



CAI  
TA120  
- 1986  
R 27

3 1761 118495837

# Report

of the Special Panel  
of the Air Transport Committee  
of the Canadian Transport Commission  
on the Subject of a Special Air Fare Policy  
for the Attendants of Disabled Passengers  
and for Additional Seats for Disabled  
and Obese Passengers

presented by

Mr. Commissioner James M. McDonough, Chairman  
Mr. Commissioner J. David Thompson, Q.C., Vice-President  
Mr. Commissioner Robert J. Orange

Canada



Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761118495837>

CAI  
TA120  
-1986  
R27

**REPORT OF THE SPECIAL PANEL  
OF THE AIR TRANSPORT COMMITTEE  
OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION  
ON THE SUBJECT OF A SPECIAL AIR FARE POLICY  
FOR THE ATTENDANTS OF DISABLED PASSENGERS  
AND FOR ADDITIONAL SEATS FOR  
DISABLED AND OBESE PASSENGERS**

presented by

Mr. Commissioner James M. McDonough, Chairman  
Mr. Commissioner J. David Thompson, Q.C., Vice-President  
Mr. Commissioner Robert J. Orange

October 1986

Canadian Transport Commission  
15 Eddy St., 18th floor, Ottawa-Hull K1A 0N9

© Crown Copyrights reserved, 1986  
(Canadian Transport Commission)  
Quotations and partial reproduction  
permitted with full acknowledgement  
of source.

Printed in Canada

## BACKGROUND

In recent years there has been a growing concern, both in this country and abroad, with respect to the adequacy of facilities provided to persons who are physically or mentally disadvantaged. In Canada, government social policy has been particularly concerned with the provision of facilities to disadvantaged groups in order to maximize their access to, and participation in, a broader society. Within the transportation sphere, increasing attention has been focused on the adequacy of transportation facilities afforded to disabled and obese passengers availing themselves of transportation by common carriers. This report is concerned with the carriage of attendants accompanying disabled passengers and the provision of additional seat for disabled and obese passengers.

Early in this decade, a Parliamentary Special Committee conducted an inquiry into various accessorial issues and problems relating to disabled and handicapped persons. In February 1981, the Parliamentary Special Committee issued a report (*Obstacles*) which recommended in part:

88. That where an attendant is required to care for the personal needs of a disabled traveller, that attendant will travel free.

That where more than one seat is required for the transport of a disabled person for various reasons arising from his/her disability, only one fare will be charged for that traveller. (p. 98)

Subsequent to the issuance of *Obstacles*, the Minister of Transport requested that the Canadian Transport Commission (CTC) examine this specific, as well as other, aspects of Recommendation 88 and to report to him the results of such examination.

Upon consideration of this particular issue, the Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped of the CTC made the following recommendations to both the Minister and to the Air Transport Committee (ATC):

1. that the ATC issue appropriate order in respect to the domestic flights of Canadian Class 1 and 2 air carriers, that, where in accordance with the air carrier's tariff the passenger is required to have an attendant, that attendant shall not be required to pay an air fare. At the same time, the Air Transport Committee should require the air carriers to amend their tariff to include a procedure by which the passengers who require an attendant may be identified. This procedure will have to be satisfactory to the Air Transport Committee to ensure that there is no abuse of the program, and
2. that where a person for reasons of obesity requires more than one

seat, this person should not be penalized by an additional financial burden and the Air Transport Committee should require Class 1 and 2 Canadian air carriers on domestic flights to amend their tariff removing the requirement for obese passengers to pay an additional 50 per cent of the air fare.

The above-mentioned recommendations were then circulated by the ATC to both air carriers and the Advisory Committee on Transportation of the Handicapped (A.C.T.H.), which was composed of representatives from Government and organizations and agencies of and for the disabled.

The A.C.T.H. supported Recommendation No. 1 and suggested a modification of wording in Recommendation No. 2 to include other disabilities such as persons travelling on stretchers.

The air carriers, responding through the Air Transport Association of Canada (ATAC), stated in response that they were not prepared to accept the responsibility of both the administration of a program involving concessions to attendants travelling with disabled persons or to the obese and the cost to the carriers themselves of such a program.

On March 2, 1982 the ATC issued Decision No. 6679 in this matter and concluded the following:

1. that the financial burden imposed upon a disabled traveller of requiring that person to pay for the seat occupied by an attendant who, according to the air carrier's tariff, must accompany the traveller constitutes "unjust discrimination" against the disabled traveller. It was the position of the Committee, that the disabled traveller is a part of the "public" the carrier is licensed to serve and, as such, should not be required to assume "burdensome financial conditions" not encountered by the able bodied traveller. As well, the Committee noted that the practice is unjustly discriminatory against those who are required by the tariff to be accompanied by an attendant.
2. that the requirement for an obese person who needs more than one seat to pay full-fare plus 50% of the additional seat required is "unjustly discriminatory" and an "undue or unreasonable prejudice or disadvantage". The Committee stated that obese persons should be able to travel under the same conditions as non-obese persons and should not have a financial penalty

imposed upon them simply because of their obesity.

3. that, rather than restricting its decision in these matters to Class 1 and 2 carriers, the decision should apply to "any class of carrier whose tariffs contain the provisions at issue".

In summary, the Committee concluded that the air carrier's requirement that attendants required to travel with disabled persons pay full fare and the obese pay an additional 50% of the extra space required are unjustly discriminatory and contravene the provisions of section 113(2) of the Air Carrier Regulations. As well, such action was deemed to constitute undue or unreasonable prejudice in respect of those travellers and are contrary to section 113(2)(c) of the Regulations.

The Committee concluded that before an order is issued to show cause why the applicable tariff sections should be suspended or disallowed, a proper administrative framework should be proposed for ATC approval for the identification of disabled travellers requiring an attendant. The Committee also concluded that further consideration should be given by the Special Panel to problems encountered in the area of obese travellers.

Subsequent to the issuance of the above-noted decision, the Air Transport Association of Canada appealed to the Review Committee of the CTC stating that, in its opinion, the ATC was without jurisdiction to issue Decision No. 6679. On July 14, 1983, the Review Committee rendered its decision in the matter (Decision 1983-02) and stated that the allegations of ATAC appeared to be "well founded". It was further stated that the correspondence had indicated that neither ATAC nor the carriers had been notified of the fact that the ATC had under consideration the question of whether portions of the carriers' tariffs were in violation of section 113(2)(b) of the Air Carrier Regulations. As well, it was noted that a considerable number of air carriers were not members of ATAC.

In concluding that a large number of air carriers were not afforded an opportunity to be heard on these issues prior to the ATC's rendering of its decision, the Review Committee stated that the said decision was a breach of the rules of natural justice and should be set aside. The matter was referred back to the ATC for re-examination.

In re-examining the decision, the ATC set up a special panel which consisted of Commissioner James M. McDonough who acted as Chairman, Commissioner

J. David Thompson, Q.C., Vice-President, and Commissioner Robert J. Orange to investigate the issues respecting the carriage of attendants accompanying disabled passengers without payment of a toll and the provision of additional seat for disabled and obese passengers without payment of a toll for the use of that second seat. This report is the result of the Special Panel's investigation into these issues.

## INVESTIGATION

Upon commencing this inquiry, we decided that the appropriate procedure in this instance would be to consider the necessity of specific amendments to the Air Carrier Regulations instead of proceeding with the consideration of whether portions of the carriers' tariffs were in violation of section 113(2)(b) of the Air Carrier Regulations. While the findings by the ATC of undue discrimination with respect to portions of the carriers' tariffs could not be disregarded for the purpose of our investigation, several important events subsequent to the ATC Decision materialized, as noted later on, and convinced this panel that a different approach should be taken in an attempt to eliminate any discrimination toward the disabled or the obese.

The authority for the Commission to act in this matter through the use of its subordinate legislative powers is set out in Section 14(1)(m) of the *Aeronautics Act*. That section states as follows:

14.(1) The Commission may make regulations....

(m) respecting traffic, tolls and tariffs and providing for

- (i) the disallowance or suspension of any tariff or toll by the Commission,
- (ii) the substitution of a tariff or toll satisfactory to the Commission, or
- (iii) the prescription by the Commission of other tariffs or tolls in lieu of the tariffs or tolls so disallowed;....

In order to determine whether the Commission's legislative powers ought to be invoked in respect of these issues, we issued a request for submissions dated September 19, 1983, which requested responses to the following five questions:

1. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff provisions for the carriage of an attendant, required by an air carrier's tariff to accompany a disabled passenger, without full or partial payment of an air fare for that attendant?
2. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff

- provisions for the carriage of a disabled persons without full or partial payment of one or more additional air fare(s) for the use of more than one seat by that disabled person?
3. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff provisions for the carriage of a person, who due to his/her obesity or abnormal physical dimensions requires more than one seat, without full or partial payment of an additional air fare for the use of an additional seat by that person?
4. Should all or part of the aforesaid amendments to the Air Carrier Regulations apply to all or particular classes of air carriers and to all or particular aircraft weight groups within each class of air carriers to which those amendments would apply?
5. With respect to the aforesaid amendments, what procedure and criteria should be created to identify specifically the disabled or obese passenger?

The Request for Submissions was dispatched by the Commission to approximately 220 handicapped organizations, governmental bodies and

universities, etc. as well as to 540 air carriers and associations concerned with air policy and regulation. The Commission received 80 responses within the prescribed time limit, which is a response rate of 10.5%. Of the responses received by the Commission, 75% emanated from handicapped persons' organizations, 20% were originated by individuals and the remainder came from government entities not exclusively devoted to servicing the needs of the handicapped community and from the air transport industry. In fact, only four responses were provided by the industry, although one respondent, the ATAC, represents air carriers generating approximately 95% of the domestic air industry's revenue. The responses that have been received by the Commission have been summarized and appear in tabular form in the Appendix.

#### I. Analysis of Submissions from Interested Parties on Behalf of the Handicapped

##### Question 1 (Attendant to Accompany a Disabled Passenger)

The consensus of the parties making submissions on behalf of the disabled is that the attendants accompanying a disabled passenger should not be required to pay a toll per unit for the use

of an aircraft passenger seat. The respondents in this category did not address the issue of who should bear the cost of any such program in any detail. The respondents also stated that the decision as to whether an attendant is necessary in any given case should be made by the disabled passenger not by the air carrier. In this vein, it was suggested that relatively few disabled persons would require an accompanying attendant. A number of submissions received by this category of respondents also alluded to the practice of free fares for attendants accompanying disabled passengers on some buses, trains and ferries.

Question 2 (Additional Seating Required by Disabled Passengers)

Approximately 50% of the responses in this category support the provision of additional seats for disabled passengers, other than obese passengers, where required. The remaining 50% failed to comment upon this issue.

Question 3 (Additional Seating by An Obese Person with Abnormal Physical Dimensions)

With respect to this subject, approximately 50% of the respondents supported free additional seats for the use of obese passengers and the

remaining 50% failed to comment on this issue. In this context, it should be noted that while many organizations exist to foster increased services for disabled persons, relatively few have any specific experience with obesity as a disabling characteristic. This may account for the paucity of responses to this particular question.

Question 4 (Application to Air Carriers and Particular Aircraft Types)

Approximately 50% of the interested parties were of the view that any regulatory amendments should have universal application to the air transport industry while the other 50% did not offer comment on this subject. A small number of responses suggested that the Commission could decide this question because of its special expertise, since the decision would depend upon considerations such as aircraft design and the effect on the economic viability of particular classes of air carriers.

Question 5 (Identification Procedures and Criteria)

This question elicited a wide variety of responses but without the formulation of a consensus on appropriate methods for determining whether a passenger is disabled or obese. The use of a medical certificate was a popular option as was a

suggestion that a committee of airline, government, and handicapped representatives could develop appropriate criteria. In case of any serious disagreement, it was suggested that the Air Transport Committee could decide the matter. Other options included self- identification, use of a card issued by the Canadian National Institute for the Blind or criteria similar to that found in Quebec law or mandated by the World Health Organization.

## **II. Analysis of Submissions from the Air Transport Industry**

The position adopted by the air transport industry respondents was that the Air Carrier Regulations should not be amended to require tariff provisions allowing for the use of a seat by an attendant accompanying a disabled passenger without full or partial payment of the applicable toll. Secondly, opposition was expressed with respect to the issue of allowing an obese person to use an additional seat because of that person's abnormal physical dimensions. The fundamental objection of the air transport industry was related to the cost allocation of any program implementing special air fares for disabled and obese passengers. The following two points best summarize the general position of the air transport industry:

1. The extraordinary costs for accommodating disabled persons is a matter of social policy.
2. The costs to be incurred by implementing a special air fare policy for the disabled and the obese should not be passed on to the travelling public.

## **ANALYSIS**

Since the distribution of the questionnaire and the analysis of the responses, certain events have occurred which we believe are not only noteworthy in the movement of the disabled community to remove the barriers of inequality, but are also significant with respect to the approach taken in dealing with the issues in this report.

It became obvious at the commencement of the investigation that certain activities on behalf of both the federal government and the private sector could, in fact, impact on the quality of this investigation. It was, therefore, decided to await the outcome of these activities, which included the implementation of section 15 of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*, the Affirmative Action Program initiatives and the

Transportation Identification Card Program, in the context of the National transportation policy before completing this investigation.

### Policy Changes

Policy changes have occurred in two areas:

1. Federal Government policy on issues related to equality of the disabled; and
2. Air carriers' policies with respect to the reduction by 50% of the fare paid by an attendant accompanying a disabled passenger.

With respect to the former, the position of the current government has been made very clear both in responses to initiatives by the disabled community's efforts and in public statements by various Members of the Government, including the Prime Minister. While it may be argued that the commitment of the Government to the elimination of unjust discrimination of the disabled is more of a policy strengthening or focus, rather than a change, it is clearly the intent of the Government to proceed with fulfilling its commitment in this area.

Concerning the policy change of the latter, in 1984 major air carriers altered their tariffs to the effect that when an attendant is required (by the tariff) to accompany a disabled passenger while in transit, that attendant will be charged only 50% of the applicable fare.

### Transportation Identification Card Program

ATC Decision No. 6679 stated, in part, that before the Committee would consider ordering the air carriers to show cause why applicable sections of their tariffs should not be suspended or disallowed, there should be some framework and/or mechanism developed by which those disabled travellers who, according to the carriers' tariffs, require an attendant while in transit could be identified.

The Office of the Co-ordinator, Transportation of the Handicapped, CTC, undertook the responsibility of developing a transportation identification card program and work was progressing well on the finalization of the details in preparation for final approval. In April of 1986, however, further progress on the program was effectively halted by a decision of the Transportation of Disabled Persons Implementation Committee which recommended to the Minister of

Transport that consideration of the program by the Committee be postponed until the Ruth Adelia case was heard in the Courts.

### **Charter of Rights and Freedoms**

The *Canadian Charter of Rights and Freedoms* has become part of the constitution of Canada by virtue of the enactment of the *Canada Act 1982*\* by the Parliament of the United Kingdom. The *Canada Act* includes as a schedule the *Constitution Act, 1982*, Part 1 of which (ss 1-34) consists of the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*.

With the enactment of the Charter, a new era began in Canada, an era during which the entire right of handicapped persons to equality of rights and law has for the first time been recognized. However, as we know, the Charter did not come fully in force until April 17, 1985, the date when section 15 of the Charter became effective.

Section 52(1) of the *Constitution Act 1982* asserts that "the constitution of Canada (which includes the Charter) is the supreme law of Canada, and any law that is inconsistent with the provisions of the constitution is to the extent of the

inconsistency, of no force or effect". This means that in the event a statute or provisions thereof is found inconsistent with the Charter, it has no force or effect and any court or Tribunal would have the power and the duty to disregard any statute which the court or Tribunal finds to be inconsistent with the Charter. As a corollary, a statute subject to the Charter should not be interpreted to the extent that it becomes inconsistent with the intent and the spirit of the Charter.

Unlike the *Canadian Bill of Rights* which is an ordinary statute of the Parliament of Canada, the Charter has constitutional status. In other words the Charter has been accorded "a constitutionally entrenched statute legally and politically superior to all ordinary laws enacted by elected legislators".\*\*

In considering the effect of the Charter and more particularly the effect of section 15, regard must be had to the application of the Charter in general. To date the majority view is that it applies only to governments in light of the language of section 32(1) of the Charter which states that:

---

\*1982 c. 11 (U.K.).

\*\*G.A. Beaudoin and W.S. Tarnopolksy, *The Canadian Charter of Rights and Freedoms*, p. 3.

32.(1) This Charter applies  
(a) to the Parliament and government of Canada in respect of all matters within the authority of Parliament including all matters relating to the Yukon Territory and Northwest Territories; and  
(b) to the legislature and government of each province in respect of all matters within the authority of the legislature of each province.

Justice Tarnopolsky, writing as a law professor, indicated that in his view discrimination both by legislative action and by the executive or government action would be subject to the Charter.\*

This view finds strong support in the language of sections 6(4) and 15(2) of the Charter both of which refer to "law program or activity". However, the extent of the meaning of "Government" for the purpose of the Charter varies. There are some commentators of the Charter which argued for a "governmental function" test to determine if a particular body, for example a crown corporation, is bound by the Charter while some others have suggested a "Crown agency test".

Professors Gerald A. Beaudoin and Walter S. Tarnopolsky discussed both approaches in their book *The Canadian Charter of Rights and Freedoms – Commentary*.\*\* As a preamble to their discussions of both approaches they state the following at page 53:

This brings us to the most difficult issues of applicability: How far down the chain of governmental activity will the Charter reach? There will be little debate that the Charter should apply to the actions of departmental officials in issuing regulations and granting or denying licences or grants authorized under statutes. The statutory discretion must be exercised in compliance with the Charter, while the regulations or statutes must be tested against it. But how far beyond departmental activity should the Charter apply? One has only to refer to the four schedules under the *Financial Administrative Act* or to the lengthy description of Crown Corporations in the Lambert Commission Report to realize the wide scope of government activity. Lambert estimated that there was 426 Federal Crown agencies as of January 1979.

Yet, in analyzing the functions of agencies such as the CRTC and CTC they were quick to conclude at page 58 that the activities of such agency would be subject to the Charter.

\*W.S. Tarnopolsky, *The Equality Rights in the Canadian Charter of Rights and Freedoms*, (1983), 61 C.B.R. 242 at 255.

\*\*G.A. Beaudoin and W.S. Tarnopolsky, *The Canadian Charter of Rights and Freedoms – Commentary*, (1982), The Carswell Company Ltd.

A Commission like the CTC or CRTC should undoubtedly be subject to the Charter. Such agencies have extensive regulatory authority over individuals, exercising power which might easily have been left to department. The power to carry on business and freedom of speech for example, are highly regulated by the CRTC under the *Broadcasting Act*. With regard to corporate entities and other boards and commission less in the mainstream of actually regulating individual freedom, there is a need for a case by case approach.

Since agreeing that the Charter applies to the Canadian Transport Commission, it means that any of the CTC's activities which infringes upon the rights guarantee by the Charter could be invalidated. It also means that the Charter, in view of its specificity, must be taken into account by this Commission in carrying out its activities. No doubt that as a "policy-maker" the Commission could not disregard the requirement of the Charter of Rights and its purpose, among other things, is to regulate the relationship of individuals with the government by invalidating laws and governmental activity which infringe the rights guaranteed by the Charter. Finally, it also means that as a regulatory body it must also have due regard to the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*.

## Section 15 of the Charter

Section 15(1), the principle equality provision of the Charter provides as follows:

15.(1) Every individual is equal before and under the law and has the right to the equal protection and equal benefit of the law without discrimination and, in particular, without discrimination based on race, national or ethnic origin, colour, religion, sex, age or mental or physical disability.

The section is broad and general in its scope but appears to guarantee four forms of equality: equality before the law, equality under the law, equal protection of the law and equal benefit under the law.

These various phrases have undoubtedly been included to overcome the restrictive interpretations placed upon "equality before the law" by the Canadian courts.

It should be noted however that while certain grounds of discrimination are expressly enumerated in section 15(1) of the Charter, the language of the section makes it clear that the protection afforded by this section would extend to non-enumerated grounds as well.

In their analysis of section 15(1) of the Charter, Professors G.A. Beaudoin and

Walter Tarnopolsky had the following preliminary observations to make of section 15:<sup>\*</sup>

the first preliminary observation that can be made concerning subsection 15(1) is that it has taken the form of the camel that a committee charged with designing a horse achieve. Subsection 15(1) concludes not only the "Equality before the law" clause, which has had a specific interpretation in English and Canadian constitutional law and the American "equal protection of the laws" clause but also two novel clauses affirming both "equal protection of the laws" and "equal benefit of the law". The second preliminary observation that could be made is that the four equality clauses make it abundantly evidenced that the drafters intended to cover every conceivable operation of the law and to require that, in its operation, "every individual" be treated "without discrimination" particularly with respect to a number of specifically recognized categories.

Since mental and physical disability are enumerated grounds in section 15 it means that the Charter prohibits discrimination on the grounds of both mental and physical disability. It means that disability is not a justifiable criterion for denying an individual equal opportunity with other individuals to make the life that he or she wishes, consistent with his or her duties and

obligations as a member of society. The prohibition against discrimination on the grounds set forth in section 15 are qualified. However where there is a bona fide justification relating to the disability in individual circumstances, section 1 of the Charter enables the Parliament or a legislature to enact a law limiting one of the guaranteed rights or freedoms provided the law is "reasonable and can be demonstrably justified in a free and democratic society". In the present case, neither the *National Transportation Act* nor the *Aeronautics Act* has such effects. In addition the Charter, by section 33, expressly permits the Federal Parliament to exempt a statute from compliance with certain provisions of the Charter. Section 33 has come to be described as an "override power". It overrides the Charter only in the sense of exempting the Act containing the declaration from the provisions of the Charter referred to in the declaration. There is no provision to that effect in either the *National Transportation Act* or the *Aeronautics Act*.

As well as the above-noted recent events which must be taken into account when considering the issues at hand, the following must also be kept in mind.

---

<sup>\*</sup>*Ibid.*, item 4 at page 396.

## The National Transportation Policy

As indicated earlier, we decided upon commencing this inquiry that the appropriate procedure in this instance would be to consider the necessity of specific amendments to the Air Carrier Regulations and in order to determine whether the Commission's legislative powers ought to be invoked issued a request for submissions which requested responses to the five questions stated in the report. In addition we stated our views "that it is fundamental to the subject of imposing a free or reduced air fare policy upon the air transport industry for us to consider the requisites of the National Transportation Policy".

Section 3 of the *National Transportation Act* sets out the requisites of the National Transportation Policy and the objectives of that policy guide the exercise of the Commission policy implementation functions. However the exercise of the Commission's policy implementation functions as well as the National Transportation Policy are by the nature of the Charter of Rights being a constitutional document governed by those principles enshrined in that document. The Parliament recognized the supremacy of the constitution in the implementation of a policy such as the National Transportation Policy by subjecting the implementation of the

objectives of the National Transportation Policy to "the national policy and the legal and constitutional requirements". Section 3 states as follows:

3. It is hereby declared that an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada, and that these objectives are most likely to be achieved when all modes of transport are able to compete under conditions ensuring that having due regard to national policy and to legal and constitutional requirements

- (a) regulation of all modes of transport will not be of such a nature as to restrict the ability of any mode of transport to compete freely with any other modes of transport;
- (b) each mode of transport, so far as practicable, bears a fair proportion of the real costs of the resources, facilities and services provided that mode of transport at public expense;
- (c) each mode of transport, so far as practicable, receives compensation of the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty; and
- (d) each mode of transport, so far as practicable, carries traffic to or from any point in Canada under tolls and conditions that do not constitute:
  - (i) an unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond that disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected

therewith or the type of traffic or service involved, or  
(ii) an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada or unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries or to export trade in or from any region of Canada or to the movement of commodities through Canadian ports;  
and this Act is enacted in accordance with and for the attainment of so much of these objectives as fall within the purview of subject matters under the jurisdiction of Parliament relating to transportation. 1966-67, c. 69, s. 1.  
(emphasis added)

In other words, in its efforts to gear for the objectives of the National Transportation Policy, the Canadian Transport Commission is required to have due regard not only to the legal and constitutional requirements which may exist but also to any National policy which might fall "within the purview of subject matters under the jurisdiction of Parliament relating to transportation". Thus, the policy of the Government on the transportation of the disabled would be a policy to which the Commission must have due regard in considering the National Transportation Policy.

#### Affirmative Action

Section 15(2) of the Charter explicitly recognizes "any law, program or activity that has as its objects the amelioration

of conditions of disadvantaged individuals or groups".

While the definition of an affirmative action program is not very specific, what has come to be known as "affirmative action" programs are the various positive or affirmative steps which have been taken to prevent or overcome discriminatory practices or to ameliorate the lot of certain groups. Such steps have been ordered following a finding of past discrimination, required by government as a condition of doing business or have even been voluntarily adopted. In our view, any amendments to the Air Carrier Regulations, the effects of which eliminate the discrimination toward disabled and obese persons in the carriers' tariffs, should be viewed and construed within the parameters of an affirmative action plan.

#### FINDINGS AND CONCLUSIONS

Following receipt of the responses to our questionnaire, the completion of the analysis thereof and a review of the policies and practices of some carriers toward the disabled and obese, we have come to the conclusion that the practice of any carriers which require payment for the accompanying attendant as well

as the charging for more than one seat for an obese passenger is discriminatory.

While we believe that it is important to be aware of all the events that contributed to the new environment which exists today, we do not intend to presume or to ascertain if the situation which currently prevails constitutes unjust discrimination under section 113 of the Air Carrier Regulations. We find that such a determination, if it ever has to be made, is the responsibility of the Air Transport Committee after having had the benefit of new evidence presented by all interested parties. For this panel to determine such an issue at the present time would amount to an error in law since we would not have heard submissions of all the parties involved in this particular issue.

During the course of our investigation, we were monitoring very closely the progress of the transportation identification card program, particularly in light of the recommendation in Decision No. 6679 for the requirement for an identification process before any other action is taken. As was stated previously, progress of the program is, at best, delayed. However, we cannot delay any further our report even though we would have preferred that such administrative framework be

operative before recommending any amendment to the Air Carrier Regulations.

The policy of the Federal Government cannot be clearer on issues related to the disabled and, thus, we find that our investigation and analysis is now complete. After taking into consideration all current issues which we determined to have been significant in the development of our conclusion, we therefore recommend, in light of the provision of the Charter and the Federal Government policy on air fare toward the disabled and obese, that the Air Carrier Regulations be amended to reflect the elimination of discrimination against the disabled or obese.

In our view, the carriers did not provide any evidence which could support their contention that extraordinary costs would result in implementing a special air fare policy for the disabled and the obese. With a proper administration framework in place, we are convinced that such a policy would not be abused at the expense of the carriers or the public as feared by the carriers.

(Signed)

J.M. McDonough  
Chairman

(Signed)

J. David Thompson, Q.C.  
Vice-President

(Signed)

Robert J. Orange  
Commissioner

**Appendix**  
**SUMMARY OF RESPONSES**



## SUMMARY OF RESPONSES

<b>RESPONDENTS</b>	<p><b>A. Interested Parties</b></p> <p>1. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff provisions for the carriage of an attendant, required by an air carriers' tariff to accompany a disabled passenger, without full or partial payment of an air fare for that attendant?</p>	<p>2. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff provisions for the carriage of a disabled person without full or partial payment of one or more additional air fare(s) for the use of more than one seat by that disabled person?</p>	<p>3. Should the Air Carrier Regulations be amended to provide tariff provisions for the carriage of a person, who due to his/her obesity or abnormal physical dimensions requires more than one seat, without full or partial payment of an additional air fare for the use of an additional seat by that person?</p>	<p>4. Should all or part of the aforesaid amendments to the Air Carrier Regulations apply to all or particular classes of air carriers and to all or particular aircraft weight groups within each class of air carriers to which those amendments would apply?</p>	<p>5. With respect to the aforesaid amendments, what procedure and criteria should be created to identify specifically the disabled or obese passenger?</p>
<p>1. Regroupement des associations des personnes handicapées de l'Outaouais</p>	<p>Yes - should be no penalty.</p>	<p>Yes - disabled requiring more than one seat should pay single fare.</p>	<p>Yes - obese requiring more than one seat should pay single fare.</p>	<p>We don't know all the classes but should include all handicapped.</p>	<p>Similarly to Quebec Law.</p>

2. CNIB	Yes - should be no extra costs for attendant.	Yes - no extra cost.	Yes - no extra cost.	All classes.	Some I.D. card be developed. CNIB is now developing I.D. for blind/visually impaired.
3. Ministry of Human Resources, B.C.	Yes - for mentally and physically handicapped no extra cost. Without such an attendant, Air Carrier staff may have to provide added time and assistance, making it less cost-effective.	Yes - no extra cost for physically disabled.	Yes - no extra cost for physically disabled.	All classes.	Hire experienced individual to develop such a program.
4. Nova Scotia League for Equal Opportunities	Yes.	Yes.	Yes.	All.	
5. Ontario Ministry of Transportation and Communications	No - up to 50% tariff should be paid by attendant as deterrent to abuse. Medical evacuees are covered by OHIP as well as attendant's fare.	No - up to 50% tariff should be paid for extra seat. Other expenses to get passenger aboard and deplane should be borne by passenger.	No - 50% of fare per additional seat.	All except where cabin doors, ramps and seating configurations preclude the access and internal movement of disabled.	Not identify - instead charge a user fee for such services.
6. Amity Rehabilitation Centre	Yes.	Yes.	Yes - disabled.	No comment.	No comment.

7. Advisory Committee on Transportation of Disabled Persons	Yes - two for one fare.	No comment.	Yes - one fare.	No comment.	No comment.
8. The Muscular Dystrophy Association of Canada	Yes - any extra will be discriminatory.	Yes.	Yes.	Universally.	Self identification.
9. Charlie Sheppey (Paraplegic in a wheelchair)	No - discriminatory to require an attendant for physically disabled (does not refer to obese).	No comment.	Regulations for obese and handicapped should not be considered together.	No comment.	No comment.
10. Transportation Committee for the Development of Recreation for the Handicapped Inc. (Transportation company of handicapped)	Yes - attendants should accompany disabled and should be free to disabled. Not prepared to suggest who should pay.	No comment.	No comment.	No comment.	A form completed by family doctor.
11. Association canadienne de l'ataxie de Friedreich	Yes - should be free for attendant.	No comment.	Obese should not have to pay for extra seat.	All.	Select those who require an aide inside or outside and aide should be free. For short term disability (broken leg, etc.) should have medical certificate.

12. Association de la paralysie cérébrale du Québec inc.	Yes - aide should travel free.	Yes - free for handicapped.	All.	No comment.	No comment.
13. Saskatchewan Council for Crippled Children and Adults	Where attendant req'd he should travel free. Decision as to whether or not attendant is req'd should be handicapped's.	Yes - no additional fee.	Yes - no additional fee.	All classes and weights where no actual physical limitations exist due to the size and capacity of aircraft.	Self identification for physically handicapped. Parent/guardian for mentally handicapped. Hip measurement for obese.
14. G. Nadeau (indiv.)	No. Employed + healthy Canadians should not have to pay for this.	No.	No.	No comment.	No comment.
15. Atlantic Provinces Resource Centre for the (deaf-blind) Hearing Handicapped	Yes.	Yes.	No comment.	No comment.	No comment.
16. Amyotrophic Lateral Sclerosis Society of Canada (1 in 1 000 get this disorder)	Yes - ALS patients lose their jobs and usually live below poverty level. Attendant must be specially trained. Treatment centers are few and far between.	If patient travelling for medical purposes and can't pay one fare, there should be some consideration.	All unless there is no access for disabled persons to some types.	For attendants - doctor's certificate. For free or reduced fare for disabled-medical cert. and needs statement.	

17. L.R. Keddy	Attendant should pay half fare.	Yes - one fare only.	Yes - one fare only.	Class 1 and 2.	No comment.
18. Reg. Matthies (has M.S.)	Free for attendant (bus and train have had it for years) (on a pension income and too expensive).	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
19. Association des laryngectomisés du Québec inc.	Agree with original decision i.e. free attendant.	i.e., one fare only.	i.e., one fare only.	i.e., Class 1 and 2.	No comment.
20. Office des personnes handicapées du Québec	No comment.	One fare only.	No comment.	No comment.	No comment.
21. M. & Mme Bertrand Aubé (parents of 6 yr. old cerebral palsy)	Yes - one fare only.	No comment.	No comment.	Air Canada.	Criteria similar to identifying aged. Apply to trips necessary for health.
22. United Handicapped Groups of Ontario Inc.	Need for attendant to be determined by traveller, not airline. Attendant should travel free.	No comment.	No comment.	No comment.	Traveller should not have to submit a doctor's certificate.

23. N.W.T. Council for Disabled Persons	<p>Yes - disability is not a choice and should not be penalized. Most flights aren't full and cost can be absorbed.</p> <p>Yes - cost should be borne by govt. or govt.-like body.</p>	<p>Yes - one fare only.</p> <p>No comment.</p> <p>Yes - one fare only.</p>	<p>Yes - one fare only or make seats larger.</p> <p>No comment.</p> <p>No comment.</p>	<p>Universally.</p> <p>No comment.</p> <p>All.</p> <p>No comment.</p> <p>No comment.</p> <p>Yes.</p> <p>Yes.</p> <p>Yes.</p>
24. Canadian Cerebral Palsy Association				
25. Canadian Council of the Blind				
26. Touchwood Park Association (for the mentally retarded)				

27. Manitoba League of the Physically Handicapped Inc.	Yes - free for attendants, particularly where airlines request attendant be there.	Yes - one person, one fare.	Yes - one fare.	All.	Self-identification, passenger request for attendant.
28. Association pour les personnes handicapées de la Petite-Nation	Yes.	Yes.	Yes.	All.	Obese - won't fit in seat - not based on weight. Size - must fit diagonally in seat (usually those more than 6 ft tall). Handicapped - wheel chair, or can't move unassisted. All could go to an office to register themselves.
29. Advisory Committee on Services to Deaf-Blind Persons in Canada (600 in Canada)			No comment.	No comment.	Not all are registered with CNIB - proof should be required - if so, from social worker, doctor or school authority.
30. Ontario March of Dimes		Yes.	Yes.	All.	CTC initiate contacts with consumers and groups in a committee format to develop a policy for identification.

31. Saanich Peninsula Multiple Sclerosis Support Society	Yes - attendant travel free. This is in effect with BC Ferry who issue a pass.	No comment.	No comment.	No comment.	No comment.
32. Ms. Margaret Mulligan	Yes - one fare only.	No comment.	Yes.	All.	Medical report.
33. D. Boal	Yes - one fare only.	No comment.	Yes.	All.	Medical report.
34. Ms. Sylvia Pelletier	Yes - one fare only.	No comment.	Yes.	All.	Medical report.
35. Advisory Committee on Transportation of Disabled Persons	Yes - one fare only. Services provided by attendant are specialized - not provided by air carrier personnel.	Yes. Selling a service not a seat.	Yes. Obesity is a disability.	All but include provision for exemption upon application i.e., undue hardship on company.	Multimodal card proposed by CTC.
36. Corporation of the City of Thunder Bay	Continued support of original decision No. 6679. Yes - no tariff for attendant, cost to be borne by air carriers.	Yes.	Class 1 and 2.	Should respect the dignity of the individual.	
37. Mme Bernadette Gingras (handicapped individual)	Would need 1/2 price for herself to be able to travel with her husband.	No comment.	No comment.	No comment.	

38 Canadian Paraplegic Association (mobility impaired)	Yes - the requirement for an attendant should be choice of passenger not airline. Very few disabled require an attendant.	Yes.	Yes.	All. Medical certificate to prove need of attendant.
39 Swan Valley Association for Mentally Handicapped	Yes.	Yes.	All.	Affirmation by physician, then CTC issue a card.
40 Mr. Adrian G. Battcock (disabled individual)	Yes. Disabled on the whole have incomes below the national average.	Yes.	Yes - if obesity due to circumstances beyond his/her control.	Requirement of an attendant should be determined by objective consultation of all interested parties. Reason for travel should not be a factor. Criteria for identification should be developed by all interested parties including Transport Canada, airlines and organizations of handicapped.

41. Mr. Gary McPherson (Respiratory polio quadraplegic who requires attendant everywhere he goes)	Yes.	No comment.	Yes.	Under the present regulations how are the disabled identified?
42. Mme Rita Pomerleau (blind individual)	Yes - free for attendant as on bus etc.	No comment.	No comment.	No comment.
43. Promotion Handicap	Yes.	Yes.	All.	Similar to criteria used by Quebec Office of Handicapped Persons.
44. Multiple Sclerosis Society of Canada British Columbia Division	Yes. Agree with recommendations of Special Committee on Disabled and Handicapped - Feb. 1981.	Yes.	Class 1 and 2.	Current physician's report.
45. Mrs. Alene Hold (senior citizen confined to wheel-chair)	Yes - air travel is only way - can't use bus if you can't walk or need assistance. Taxis can't be bothered.	No comment.	No comment.	No comment.

46. Ontario March of Dimes	Yes.	Yes.	All.	Doctor's certificate with a registration number - keep current, yearly renewal.
47. Mr. Lyle Pringle (Handicapped Coordinator)	No.	No - except where design modifications allow extra space by removing a seat and disabled is travelling for independent non-medical purposes.	All.	None.
48. G.F. Strong Rehabilitation Centre	Yes.	Yes - attendant should be free fare.	No comment.	Criteria and procedures should be developed by recognized national organizations for the disabled.
49. Burlington Committee for the Physically Disabled	Yes.	Yes - to guarantee the fundamental right to independent travel.	No comment.	No comment.

50. Regional Action Group of Edmonton	Yes.	Yes. (Some people have no control over obesity - even though it is not defined as a physical handicap in <i>Human Rights Act</i> .)	<p>All.</p> <p>Criteria of World Health Organization: for disabled and obese impairment is any loss or abnormality of psychological, physiological or anatomical structure or function.</p> <p>Disability is any restriction or lack of ability to perform an activity in the manner, or within the range, considered normal for a human being. Plastic I.D. card with picture, distributed at ticket counters, travel agencies, ticket outlets.</p>
---------------------------------------	------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

51. Canadian Paraplegic Association Saskatchewan Division	<p>Role of attendant must be clarified:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Attendant for personal care and emergency evacuation should be free fare.</li> <li>2) If carrier determines attendant req'd for emergency, should be up to 50% fare for attendant.</li> <li>3) Attendant for personal care for flights over 3 hrs should pay up to 50% fare.</li> </ol>	<p>If flight is fully booked, obese should pay up to 40% fare per additional seat.</p>	<p>Class 1, 2, 3, 4, Weight groups H, G, F, E. Within C + D onus on the airline companies to show why they can't conform.</p> <p>Establish an advisory panel within ATC to create criteria and procedures. This panel should include disabled travellers, airline medical officials and representatives, govt. representatives and representatives from aircraft manufacturing industry.</p>	<p>The least complex method of certification in terms of difficulty to the traveller which would be satisfactory to the Air Carrier.</p>
52. Canadian International Development Agency (representing an employee who has become handicapped)	Yes	No comment.	Yes.	Yes.
53. Regional Municipality of Hamilton-Wentworth	Supports recommendations of Parliamentary Report - Feb. 1981. Yes	Yes.	Yes.	<p>Methods be uncomplicated:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Disability be self identification;</li> <li>2) Obesity be self declaration that hip measurements are larger than standard size seat.</li> </ol>

54. Canadian Association for the Mentally Retarded	Yes	No comment.	Do not understand what are the kinds of classes and weight groups.	For handicap, same procedures as Revenue Canada. (For attendant, same support as for passport and indiv. sign affidavit.)
55. Silent Voice Canada Inc.	Supports recommendations submitted by Deep Television Production Inc.	No comment.	No comment.	No comment.
56. Ontario March of Dimes	It should not be the airline ticket sale person who determines who needs an attendant. If attendant req'd should be free.	No comment.	No comment.	It should not be the airline ticket sales person who determines who needs an attendant. If attendant req'd should be free.
57. Saskatchewan Minister of Highways and Transportation	Yes - free.	Yes - free.	Yes - free.	Identification procedures must be mutually acceptable to disabled and air carriers.

58. St. Marys & District Association for the Mentally Retarded	Yes gov't should pay the extra fare or there should be no charge.	Yes - govt. should pay the extra fare.	No comment.	All.	When the handicap is obvious, proof should not be req'd. This should be at the discretion of the ticket clerk.
59. Canadian Council for the Blind, Ottawa Division	Yes.	No comment.	No comment.	All.	No comment.
60. Consumers' Association of Canada	Yes.	Yes.	All unless limitations of the design make it impossible to accommodate handicapped.	All.	Should be worked out between air carriers and interested handicapped groups. Disputes should be handled by ATC.
61. Ontario Association for the Mentally Retarded	Yes - a minority of handicapped require an attendant.	No comment.	No comment.	All.	Are willing to assist Air Carriers in developing identification procedures re: attendants.

62. P.E.I. Council of the Disabled Inc.	Yes - do not assume all handicapped require attendants. This need should be determined by the individual.	Yes.  All.  Onus of identification should rest with the disabled. Criteria to determine need of an attendant could be developed by CTC consulting rehabilitation specialists. Self identification for obesity. The use of a card would be costly and cumbersome.	Yes.  All.  Medical certificate for all 3 cases.
63. Brantford Adult Club for the Handicapped Inc.	Yes.	No comment.	No comment.
64. Canadian Association of Rehabilitation Personnel, British Columbia Society	Yes - paid for by a special Travel Fund which should be set up through Health and Welfare Canada who would reimburse air carriers.	Assessment criteria could be through Canadian Disability Pension.	

65. Ontario Advisory Council on the Physically Handicapped	Yes - number who require attendant is small. Cost of attendant is enormous. Buses and trains provide 2 for 1 fares.	No comment.	No comment.	Clear criteria to prevent abuse.
66. Saskatchewan Social Services	Yes - should also include return fare for the attendant if the disabled is only going one way.	Half fare for each additional seat requested.	Half fare should be req'd for the use for each additional seat requested for any reason.	All where such regulations would be reasonable and feasible to enforce.
67. Ontario Federation for the Cerebral Palsied	Yes.	Yes.	Only to Class 1 and 2 and all weight groups in these 2 classes.	Only to Class 1 and 2 and all weight groups in these 2 classes.
68. Montreal Association for the Blind	Yes.	Yes.	Only to regular commercial carriers.	Certificate from medical doctor.
				Certificate from doctor or an association. Use Quebec Bill 9, Obstacles a national report for the IYHD 1981 for definition of "Handicapped."

69. Care-By-Air Travel Care	<p>Yes - same regulation as for train travel, especially when a personal physician and airline physician recommend air travel with a trained attendant.</p> <p>(Air is the safest and fastest means of travel in times of illness or injury.)</p>	No comment.	No comment.	No comment.
70. Mr. James A. Cox	<p>Yes - where person has mobility, mental, sight or other major disability. Or carrier should supply qualified personnel. Total loss of seating to any carrier not more than 5% of the flight capacity.</p>	No comment.	No comment.	No comment.
71. Spina Bifida and Hydrocephalus Association of Ontario	Yes.	Yes.	All.	Letter from physician, updated yearly, to be produced when purchasing ticket.

72. Corporation of the City of Kingston	Yes - paid for by the air carrier.	Insufficient data for consensus to occur.	No - should be paid for by person.	Insufficient data for consensus to occur.	The disabled person should be considered as one whose pathological limitations prevents the self-care and mobility required by the average air traveller for safety reasons.
73. Office des personnes handicapées du Québec	Yes - especially where air carrier requires it, CTC <u>could</u> provide attendant and pay for.	Yes - CTC should pay for.	Should be decided by CTC.	Criteria similar to Quebec transportation admission policy. Develop a card. All should be paid for by CTC.	The disabled person should be considered as one whose pathological limitations prevents the self-care and mobility required by the average air traveller for safety reasons.
74. Deph Television Production Inc.			No comment.	No comment.	No comment.
75. Aide aux obèses handicapés du Québec			No comment.	No comment.	No comment.
76. British Columbia Deaf Sports Federation			Yes.	All.	If permanent disability issue a multimodal card from Transport Canada. If temporary disability, a certificate should be issued.

			No comment.	Willing to work with Air Carriers to identify persons.
77. Brockville and District Association for the Mentally Retarded	Yes - those who require such assistance are a minority of handicapped.	No comment.	No comment.	
78. Voice of the Handicapped	Yes, since it is required arbitrarily by the air carrier.	No comment.	No comment.	No comment.
79. Rehabilitation Institute of Ottawa	Yes - financial burden on handicapped is too great. They live on reduced incomes.	Yes - obesity is a major physical disability.	Not familiar with classes of air carriers but application should be as broad as possible.	Medical certificate.
80. The Canadian Speech and Hearing Association	Yes.	Yes.	All.	Medical certificate.
<b>B. Air Carriers</b>		No - In our experience of Class 2 services, most cases are covered by government organizations.	No - same reason as for question 1. Should be normal rate for the extra seat.	Companies like Air Canada and Quebecair - government organizations.
1. Air Satellite Inc.			As long as passenger can pay full or partial additional fare - for obesity, size or shape.	No comment.

2. First Air	Endorsed submissions of Air Transport Association of Canada (ATAC). Do not object to the principle of relieving the financial burden of the disabled but it is a universal social service and should be paid for by the federal government. In the North, Health and Welfare now cover these costs for disabled. First Air could not afford this cost since in the Arctic 1 stretcher would use 30% of passenger capacity. Would the Committee allow fare increases beyond 6 and 5?	<p>If ATC decided to amend regulations:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>1) There must be a public hearing;</li><li>2) Definitions of disabled/obese must be clear;</li><li>3) System must be developed to ensure there is no abuse.</li></ul>
3. Trans North Air	No - same reason as for question 1.  No - difficult to define a disabled person, potential for abuse is enormous. It would reduce revenue from 4 - 33% for each free attendant. Disabled passengers required additional care, thus extra cost. It is a social problem which should be addressed by travel subsidies.	<p>No - same reasons as for question 2.</p>

3. Trans North Air	<p>Non. Il est difficile de définir une "personne handicapée", les possibilités d'abus sont donc énormes. Son revenu serait ramené de 4 à 33 % pour chaque aide qu'il transporterait gratuitement puisque les passagers handicapés ont besoin de soins supplémentaires, ce qui fait augmenter les coûts. Il s'agit là d'un problème social qui devrait être résolu au moyen de subventions.</p>	<p>Non, pour les mêmes raisons.</p>	<p>Si les modifications sont apportées, elles devraient s'appliquer aux services de la classe 1 seulement et aux aéronefs de 60 sièges ou plus; les exploitants auraient le droit de limiter le nombre de personnes handicapées ou de personnes obèses par vol.</p>	<p>Si le CTA décide de modifier le règlement: 1) il devra tenir une audience publique; 2) il faudra définir clairement les termes "handicapé" et "obèse"; et 3) il faudra élaborer un système pour éviter tout abus.</p>
--------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

80. Association canadienne d'orthophonie et d'audiologie	Oui.	Oui.	Aucun commentaire.	Toutes les classes. Certificat médical.
<b>B. Transporteurs aériens</b>				

1. Air Satellite Inc.

Non. D'après notre expérience avec les services de classe 2, les coûts sont assumés par des organisations gouvernementales dans la plupart des cas.

Non, pour les mêmes raisons. Le tarif du siège supplémentaire devrait être le tarif habituel.

En autant que le passager puisse payer des frais supplémentaires en partie ou en tout pour son obésité, sa taille forte ou sa grande taille.

Les compagnies comme Air Canada et Quebecair, les organismes gouvernementaux.

Aucun commentaire.

2. First Air

D'accord avec les présentations de l'Air Transport Association of Canada (A.T.A.C.). Ne s'oppose pas au principe de soulager les personnes handicapées de ce fardeau financier, mais il s'agit là d'un service social universel qui devrait être payé par le gouvernement fédéral. Dans le Nord, Santé et Bien-être Canada assume maintenant ces coûts pour les personnes handicapées. First Air ne pourrait se permettre de verser ces frais puisque dans l'Arctique, une civière prendrait 30 % de la place d'un passager. Le Comité permettrait-il alors des augmentations tarifaires de plus de 6 et 5 %?

76. British Columbia Deaf Sports Federation	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	En cas d'invalidité permanente, Transports Canada devrait délivrer une carte de transport multimodal. En cas d'invalidité temporaire, un certificat devrait être délivré.
77. Association pour les déficients mentaux - Brockville et district	Oui. Très peu d'handicapés ont besoin d'être accompagnés.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Prêt à travailler avec les transporteurs aériens pour établir l'identité des personnes.
78. Voice of the Handicapped	Oui, puisque l'accompagnement est arbitrairement exigé par le transporteur aérien.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Certificat médical.
79. Institut de réadaptation d'Ottawa	Oui. Le fardeau financier est trop lourd pour les personnes handicapées. Elles vivent de revenus très minces.	Oui, l'obésité est une déficience physique importante.	Nous ne connaissons pas les classes des transporteurs aériens, mais nous appuyons une mise en application la plus vaste possible.	- 47 -

		Oui. Les coûts devraient être assumés par le transporteur aérien.	Données insuffisantes pour en arriver à une décision prise à l'unanimité.	Une personne handicapée devrait être considérée comme une personne qui, en raison de ses limites pathologiques, ne peut prendre soin d'elle-même et se déplacer de la façon habituellement exigée par les transporteurs aériens pour des raisons de sécurité.
72. Corporation of the City of Kingston		Non - les frais devraient être payés par la personne elle-même.	Données insuffisantes pour en arriver à une décision prise à l'unanimité.	
73. Office des personnes handicapées du Québec		Oui, surtout lorsque le transporteur aérien exige qu'une personne soit accompagnée. La CCT pourrait assurer les services d'accompagnement et en payer les coûts.	Oui. La CCT devrait payer les frais.	La décision devrait revenir à la CCT.
74. Deaph Television Production Inc.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Critères analogues à ceux de la politique des transports du Québec. Etablissement d'une carte. Le tout devrait être payé par la CCT.	
75. Aide aux personnes obèses handicapées du Québec	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	-46-

70. M. James A. Cox (époux d'une personne en fauteuil roulant)	<p>Oui, lorsqu'une personne souffre d'une déficience importante, par exemple un manque de mobilité, une déficience mentale ou des problèmes de la vue, elle devrait voyager en compagnie d'un aide ou bien, sinon, le transporteur devrait assurer les services d'un personnel qualifié.</p> <p>La perte totale de sièges que subit un transporteur ne dépasse pas 3 % de sa capacité de vol.</p>	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
71. Spina Bifida and Hydrocephalus Association of Ontario	<p>Oui.</p> <p>Oui.</p>	Oui.	Toutes les classes.	<p>Une lettre du médecin mise à jour annuellement devrait être présentée au moment de l'achat d'un billet.</p>

69. Care-By-Air Travel Care	Oui. Même règle que pour les voyages par train, notamment lorsqu'un médecin de famille et un médecin à l'emploi de la compagnie aérienne recommandent que la personne handicapée soit accompagnée d'une personne spécialisée.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
	(L'avion est le mode de transport le plus sûr et le plus rapide pour les malades et blessés.)	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

67. Ontario Federation for the Cerebral Palsied	Oui.	Oui.	Certificat d'un médecin.
68. Association des aveugles de Montréal	Oui.	Oui.	<p>Séulement les classes 1 et 2 et tous les groupes de poids dans ces deux classes.</p> <p>Séulement pour les transporteurs offrant des services commerciaux réguliers.</p> <p>Voir les définitions de "personnes handicapées" dans le rapport national <i>Obstacles de 1981</i> (l'année internationale des personnes handicapées).</p>

		Oui. Les coûts devraient être payés à partir de fonds spéciaux de voyage établis par le ministère de la Santé et du Bien-être qui rembourserait les transporteurs aériens.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Les critères d'évaluation pourraient être établis par l'entremise de la pension d'invalidité du Canada.
64. Association canadienne du personnel de réadaptation, société de la Colombie-Britannique	65. Conseil consultatif de l'Ontario sur les personnes handicapées	Oui. Peu de personnes handicapées doivent être accompagnées. Le coût d'accompagnement est énorme. Les services d'autobus et de train permettent à deux personnes de voyager moyennant un seul tarif.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	
66. Services sociaux de la Saskatchewan		Oui. Le tarif devrait également inclure le retour de l'aide si la personne handicapée ne prend qu'un aller.	La moitié du tarif pour chaque siège supplémentaire demandé.	La moitié du tarif pour chaque siège supplémentaire demandé, quelle qu'en soit la raison.	Critères précis pour éviter tout abus.
				Toutes les classes pour lesquelles il serait raisonnable et possible de mettre en vigueur un tel règlement.	Il devrait revenir à la personne handicapée d'informer d'avance les transporteurs aériens et de fournir les preuves requises.

	Oui. Un petit nombre de personnes handicapées doivent être accompagnées.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
61. Ontario Association for the Mentally Retarded	Oui. Il ne faut pas présumer que tous les handicapés doivent être accompagnés. Il devrait revenir aux personnes handicapées d'en décider.	Oui.	Aucun commentaire à élaborer des modalités d'identification d'aides.
62. P.E.I. Council of the Disabled Inc.	Toutes les classes.	Oui.	Il devrait revenir à la personne handicapée d'établir son identité. Les critères visant à déterminer le besoin d'accompagnement pourraient être élaborés par la CCT en consultation avec des experts en réadaptation.
63. Brantford Adult Club for the Handicapped Inc.	Oui.	Oui.	- 41 - Auto-identification des personnes obèses. Il serait coûteux et encombrant d'utiliser une carte. Toutes les classes. Certificat médical pour les trois cas.

57. Ministre de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan	Oui. Transport gratuit.	Oui - transport gratuit.	Oui - transport gratuit.
58. Association pour les déficients mentaux - St. Marys et district	Oui. Le gouvernement devrait payer les frais supplémen- taires. Sinon, aucun frais supplémentaire ne devrait être exigé.	Oui. Le gouvernement devrait payer les frais supplémentaires.	Aucun commentaire.
59. Conseil canadien des aveugles - Division d'Ottawa	Oui.  Aucun commentaire.	Toutes les classes.  Aucune preuve ne devrait être requise lorsque l'invalidité est évidente, selon le bon jugement du préposé aux billets.	Oui.  Aucun commentaire.
60. Association des consommateurs du Canada	Oui.  Oui.  Toutes les classes sauf lorsque la conception d'un aéronef rend impossible l'accès des personnes handicapées.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
			Les modalités d'identification doivent être acceptées et par les personnes handicapées et par les transporteurs aériens.

54. Association canadienne pour les déficients mentaux	Oui.	Aucun commentaire.	Nous ne connaissons pas les sortes de classes et de groupes de poids.	Pour les personnes handicapées, mise en application des mêmes modalités que celles de Revenu Canada (pour les aides, même principe que pour un passeport et signature d'un affidavit).
55. Silent Voice Canada Inc.	D'accord avec les recommandations de Deaph Television Production Inc.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Il ne devrait pas incomber au préposé à la vente des billets de déterminer si une personne handicapée doit être accompagnée; tout aide devrait pouvoir voyager gratuitement.
56. Ontario March of Dimes	Il ne devrait pas incomber au préposé à la vente des billets de déterminer si une personne handicapée doit être accompagnée; tout aide devrait pouvoir voyager gratuitement.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Il ne devrait pas revenir au préposé à la vente de billets d'une compagnie aérienne de déterminer quelle personne doit être accompagnée. Si un aide est nécessaire, ce dernier devrait voyager gratuitement.

52. Agence canadienne de développement international (représentant un employé devenu handicapé)	Oui.	Aucun commentaire.	Il faudrait adopter la méthode d'identification qui serait à la fois la moins compliquée pour le voyageur et la plus satisfaisante pour les transporteurs aériens.
53. Municipalité régionale de Hamilton-Wentworth	D'accord avec les recommandations du rapport parlementaire de février 1981. Oui.	Oui.	Il faudrait que les méthodes soient simples: 1) qu'il y ait auto-identification de la personne invalide, et 2) que la personne obèse déclare elle-même que les mensurations de ses hanches dépassent la taille normale d'un siège.

<p>51. Association canadienne des paraplégiques - Division de la Saskatchewan</p> <p>Le rôle de l'aide doit être clarifié: 1) la personne qui accompagne un handicapé pour lui assurer des soins personnels ou pour évacuation d'urgence devrait voyager gratuitement; 2) si un transporteur exige qu'une personne handicapée soit accompagnée en cas d'urgence, elle devrait payer une somme supplémentaire de 50 % du tarif; 3) si une personne handicapée voyage en compagnie de son aide et que le trajet dure plus de trois heures, elle devrait payer une somme équivalente à 50 % du tarif.</p>	<p>Les personnes handicapées qui ont besoin de plus d'un siège pour des raisons médicales devraient payer jusqu'à 25 % du tarif pour chaque siège supplémentaire requis.</p>	<p>Si l'avion est rempli à capacité, les personnes obèses devraient payer jusqu'à 40 % du tarif par siège supplémentaire.</p>	<p>Classes 1, 2, 3 et 4. Groupes H, G, F et E. Pour les groupes C et D, les compagnies aériennes doivent montrer pourquoi elles ne peuvent se conformer au règlement.</p>	<p>Il faudrait mettre sur pied un comité consultatif du CTA chargé d'établir des critères et des modalités. Ce comité devrait être formé de voyageurs handicapés, d'autorités et de représentants du corps médical à l'emploi de compagnies aériennes, de représentants du gouvernement et de l'industrie de fabrication d'aéronauts.</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

50. Regional Action Group of Edmonton	Oui.	Oui.	Oui (certaines personnes ne peuvent contrôler leur obésité même si l'obésité n'est pas définie comme une déficience physique dans la <i>Loi sur les droits de la personne</i> ).	Toutes les classes.	<p>Voici les critères de l'Organisation mondiale de la santé: pour les personnes handicapées et obèses: une invalidité correspond à toute perte ou anomalie d'une structure ou fonction psychologique, physiologique ou anatomique.</p> <p>L'invalidité désigne toute restriction ou perte d'habilité à effectuer une activité d'une façon normale pour un être humain. Il faudrait distribuer des cartes d'identité avec photo soit à des guichets, à des agences de voyages ou à des bureaux de distribution de billets.</p>
---------------------------------------	------	------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

46. Ontario March of Dimes	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Certificat du médecin avec numéro d'enregistrement. Mise à jour et renouvellement annuel du certificat.
47. M. Lyle Pringle (coordonnateur handicapé)	Non.	Non.	Toutes les classes.	Aucun critère.
48. G.F. Strong Rehabilitation Centre	Oui. Les aides devraient voyager gratuitement.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Les critères et modalités devraient être établis par des organisations nationales reconnues pour les personnes handicapées.
49. Burlington Committee for the Physically Disabled	Oui. Pour respecter le droit fondamental de pouvoir voyager seul.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

42. Mme Rita Pomerleau (aveugle)	Oui. Le transport aérien des aides devrait être gratuit tout comme le transport par autobus, etc.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
43. Promotion Handicap	Oui.	Oui.	Oui.	Oui.
44. Société canadienne de la sclérose en plaques - Division de la Colombie-Britannique	Oui. D'accord avec les recommandations du Comité spécial concernant les invalides et les handicapés énoncées dans le rapport de février 1981.	Oui.	Toutes les classes.	Critères semblables à ceux utilisés par le Bureau des personnes handicapées du Québec.
45. Mme Aleane Hold (personne du troisième âge en fauteuil roulant)	Oui. Le transport aérien est le seul moyen de se déplacer; le transport par autobus est impossible si on ne peut pas marcher ou si on a besoin d'aide. Les taxis ne se dérangent pas.	Aucun commentaire.	Classe 1 et 2.	Rapport à jour du médecin.
		Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

<p>40. M. Adrian G. Battcock (personne handicapée)</p> <p>Oui. La plupart des personnes handicapées ont un revenu inférieur à la moyenne nationale.</p>	<p>Oui.</p> <p>Oui, si l'obésité découle de circonstances indépendantes de la volonté de la personne.</p>	<p>Toutes les classes lorsque la conception et la sécurité de l'aéronefle permettent.</p>	<p>La présence obligatoire d'un aide devrait être déterminée par une consultation objective de toutes les parties intéressées. La raison du voyage ne devrait pas être un facteur. Les critères d'identité devraient être établis par toutes les parties intéressées y compris Transports Canada, les compagnies aériennes et les organisations de personnes handicapées.</p>
<p>41. M. Gary McPherson (quadriplégique atteint de poliomérite du système respiratoire qui doit être en tout temps accompagné)</p>	<p>Oui.</p> <p>Oui.</p> <p>Aucun commentaire.</p>	<p>Oui.</p> <p>En vertu du règlement actuel, comment les personnes handicapées sont-elles identifiées?</p>	

38. Association canadienne des paraplégiques (paralysie des membres inférieurs)	Oui. Il devrait revenir aux passagers et non à la compagnie aérienne de décider s'ils doivent être accompagnés ou non. Très peu de personnes handicapées ont besoin d'un aide.	Oui.	Toutes les classes. Certificat médical prouvant le besoin d'accompagnement.
39. Swan Valley Association for Mentally Handicapped	Oui.	Oui.	Toutes les classes.
			Attestation par un médecin et ensuite délivrance d'une carte de la CCT.

32. Mme Margaret Mulligan	Oui. Un tarif seulement.	Aucun commentaire.	Oui.	Toutes les classes.	Rapport médical.
33. D. Boal	Oui. Un tarif seulement.	Aucun commentaire.	Oui.	Toutes les classes.	Rapport médical.
34. Mlle Sylvia Pelletier	Oui. Un tarif seulement.	Aucun commentaire.	Oui.	Toutes les classes.	Rapport médical.
35. Comité consultatif sur le transport des personnes handicapées	Oui. Un tarif seulement. L'aide assure des services spécialisés qui ne peuvent être fournis par le personnel de transporteurs aériens.	Oui. Il s'agit de la vente d'un service et non d'un siège.	Oui.	Toutes les classes.	Rapport médical.
36. Corporation of the City of Thunder Bay	D'accord avec la décision initiale n° 6679. Aucun tarif ne devrait être imposé à l'aide et les coûts devraient être assumés par les transporteurs aériens.	Oui.	Oui.	Toutes les classes.	Rapport médical.
37. Mme Bernadette Gingras (personne handicapée)	Elle devrait pouvoir payer la moitié du tarif pour voyager avec son époux.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Rapport médical.

<p>29. Comité consultatif sur les services aux personnes sourdes et aveugles au Canada (600 au pays)</p>	<p>Il existe trois centres d'enseignement au Canada, donc les déplacements sont nécessaires. Les personnes devraient décider si elles doivent être accompagnées pour pouvoir communiquer; si oui, leur transport devrait être gratuit.</p>	<p>Oui.</p>	<p>Aucun commentaire.</p>	<p>Aucun commentaire.</p>
<p>30. Ontario March of Dimes</p>	<p>Toutes les classes.</p>	<p>Oui.</p>	<p>Aucun commentaire.</p>	<p>Pas tous les aveugles sont inscrits à l'I.N.C.A. Une preuve devrait donc être requise soit d'un travailleur social, d'un médecin ou d'une autorité scolaire.</p>
<p>31. Beamish Peninsula Multiple Sclerosis Support Society</p>	<p>Oui. L'aide devrait voyager gratuitement. Un service de traversiers de la C.-B. (soit le BC Ferry) délivre déjà des laissez-passer.</p>	<p>Aucun commentaire.</p>	<p>Aucun commentaire.</p>	<p>Aucun commentaire.</p>

28. Association pour les personnes handicapées de la Petite-Nation	Oui.	Oui.	Toutes les classes.

Une personne obèse est celle qui ne peut s'asseoir dans un seul siège; il faut tenir compte des mensurations et non du poids. Les personnes de grande taille doivent pouvoir s'asseoir en diagonale dans un siège (habituellement ceux qui mesurent plus de 6 pi). Les personnes handicapées sont celles en fauteuil roulant ou qui ne peuvent se déplacer sans aide. Tous pourraient se rendre à un bureau pour s'inscrire.

26. Touchwood Park Association (pour les déficients mentaux)	Oui. Un tarif seulement.	Oui.	Toutes les classes.  Verser aux dossiers des transporteurs aériens les lettres provenant de représentants reconnus d'organismes philanthropiques decrivant les besoins des personnes handicapées. Chaque organisme devrait utiliser ses propres critères pour chaque invalidité.
27. Manitoba League of the Physically Handicapped Inc.	Oui. Transport gratuit pour les aides notamment lorsque les compagnies aériennes exigent leur présence.	Oui - une personne, un tarif.	Oui - un seul tarif.  Toutes les classes.  Carte d'identité; accompagnement sur demande.

23. N.W.T. Council for Disabled Persons	Oui. Une personne ne choisit pas d'être handicapée et ne devrait pas en être pénalisée. La plupart des aéronefs ne sont pas pleins donc les coûts peuvent être absorbés.	Oui - un seul tarif imposer un seul tarif ou bien concevoir des sièges plus gros.	Toutes les classes. Les représentants de Transports Canada, les compagnies aériennes et les organisations nationales pour les personnes handicapées devraient former un comité.
24. Association canadienne de la paralysie cérébrale	Oui. Les coûts devraient être absorbés par le gouvernement ou par un organisme gouvernemental.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
25. Conseil canadien des aveugles	Oui. Un tarif seulement et réduction pour les personnes aveugles ou ayant des troubles de la vue comme il en est pour le transport par autobus et par train.	Aucun commentaire.	Toutes les classes. L'I.N.C.A. établit actuellement un système national de cartes d'identité qui devraient être utilisées pour les voyages aériens. Ces cartes sont établies pour les personnes aveugles reconnues comme telles par la loi. Différents critères devraient être établis pour différentes invalidités.

19. Association des laryngectomisés du Québec Inc.	D'accord avec la décision initiale, c'est-à-dire le transport gratuit de l'aide.	Un seul tarif.	Oui - un tarif seulement.	Classes 1 et 2.	Aucun commentaire.
20. Office des personnes handicapées du Québec	Aucun commentaire.	Un seul tarif.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.
21. M. et Mme Bertrand Aubé (parents d'un enfant de 6 ans atteint de paralysie cérébrale)	Oui. Un tarif seulement.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Air Canada.	Aucun commentaire.
22. United Handicapped Groups of Ontario Inc.	Il incombe aux voyageurs et non à la compagnie aérienne de décider si un aide est nécessaire, et ce dernier devrait voyager gratuitement.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Critères semblables à ceux visant l'établissement de l'identité selon l'âge et applicables aux vols nécessaires pour des questions de santé.	Le passager ne devrait pas être obligé de présenter un certificat médical.

16. Société canadienne de la sclérose latérale amyotrophique (une personne sur mille est atteinte de cette maladie)	Oui. Les personnes atteintes de la sclérose latérale amyotrophique (S.L.A.) perdent leur emploi et vivent habituellement sous le seuil de la pauvreté. Tout aide doit recevoir une formation particulière. Les centres de traitement sont peu nombreux et sont situés assez loin les uns des autres.	Si le patient voyage pour des fins médicales et ne peut pas payer un tarif, il faudrait en tenir compte.	Aucun commentaire.	Toutes les classes sauf lorsqu'elles personnes handicapées ne peuvent avoir accès à certains types d'aéronefs.	Certificat du médecin pour le transport des aides. Pour obtenir un transport gratuit ou un tarif réduit, les personnes handicapées doivent avoir un certificat médical et une attestation de leur besoin d'accompagnement.
17. L.R. Keddy	L'aide devrait payer la moitié du tarif.	Oui - un seul tarif.	Oui - un tarif seulement.	Classés 1 et 2.	Aucun commentaire.
18. Reg. Matthies (atteint de sclérose en plaques)	Le transport des aides devrait être gratuit (il en est ainsi depuis des années pour le transport par autobus et par train) Les personnes handicapées vivent d'une pension et ces services seraient trop chers.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

13. Saskatchewan Council for Crippled Children and Adults	<p>Toute personne obligée d'accompagner un handicapé devrait voyager gratuitement. Il devrait revenir à la personne handicapée de décider si elle désire ou non être accompagnée.</p>	Oui - aucun frais supplémentaire.	<p>Oui - aucun frais supplémentaire.</p> <p>Toutes les classes et tous les poids sauf lorsque la taille et la capacité de l'aéronef ne le permettent pas.</p>
14. G. Mageau (particulier)	<p>Non.</p> <p>Les travailleurs canadiens en santé payent ces frais.</p>	Non.	<p>Toutes les personnes physiquement handicapées devraient avoir des cartes d'identité. Les personnes mentalement handicapées devraient être accompagnées de leurs parents ou tuteurs.</p> <p>Mensuration des hanches des personnes obèses.</p>
15. Centre des ressources pour les malentendants (sourds et aveugles) des provinces de l'Atlantique	<p>Oui.</p> <p>Aucun commentaire.</p>	Oui.	<p>Aucun commentaire.</p> <p>Aucun commentaire.</p> <p>Aucun commentaire.</p>

11. Association canadienne de l'ataxie de Friedreich	Oui. Le transport devrait être gratuit pour l'aide qui accompagne un handicapé.	Aucun commentaire.	Les personnes obèses ne devraient pas être obligées de payer pour un siège supplémentaire.
12. Association de la paralysie cérébrale du Québec Inc.	Oui. L'aide devrait voyager gratuitement.	Oui - transport gratuit pour les handicapés.	Toutes les classes. Les personnes souffrant d'une invalidité temporaire (jambe cassée) devraient avoir un certificat médical.

9. Charlie Sheppey (paraplégiique en fauteuil roulant)	Non. Il serait discrimatoire d'exiger qu'une personne handicapée soit accompagnée (ne s'applique pas aux personnes obèses).	Aucun commentaire.	Les règlements régissant le transport des personnes obèses et des personnes handicapées ne devraient pas être considérés ensemble.	Aucun commentaire.	Formule remplie par le médecin de famille.
10. Transportation Committee for the Development of Recreation for the Handicapped Inc. (compagnie de transport de personnes handicapées)	Oui. Les personnes handicapées devraient être accompagnées gratuitement. Nous ne sommes pas prêts à suggérer qui devrait en payer le coût.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.	Aucun commentaire.

5. Ministère des Transports et des Communications de l'Ontario	<p>Non, toute personne accompagnée devrait payer une somme supplémentaire équivalente à 50 % du tarif habituel de façon à éviter tout abus. L'assurance-maladie de l'Ontario couvre les frais d'évacuation médicale ainsi que le tarif des aides.</p>	<p>Non. Une somme supplémentaire allant jusqu'à 50 % du tarif devrait être payée pour un siège supplémentaire. Les frais supplémentaires pour faire monter, et descendre les passagers handicapés devraient être assumés par ces derniers.</p>	<p>Non - 50 % du tarif par siège supplémentaire.</p>	<p>Toutes les classes sauf lorsque les portes de cabine, les rampes et la disposition des sièges ne permettent pas aux personnes handicapées de monter à bord de l'avion et de se déplacer.</p>	<p>Il ne faudrait pas exiger de carte d'identité, mais plutôt imposer un tarif d'utilisateur.</p>
6. Amity Rehabilitation Centre	<p>Oui.</p>	<p>Oui, il s'agit de personnes handicapées.</p>	<p>Aucun commentaire.</p>	<p>Aucun commentaire.</p>	<p>Oui.</p>
7. Comité consultatif sur le transport des personnes handicapées	<p>Oui. Deux personnes pour un seul tarif.</p>	<p>Aucun commentaire.</p>	<p>Aucun commentaire.</p>	<p>Aucun commentaire.</p>	<p>Oui.</p>
8. Association canadienne de la dystrophie musculaire	<p>Oui. Tout frais supplémentaire serait discriminatoire.</p>	<p>Toutes les classes.</p>	<p>Carte d'identité personnelle.</p>	<p>- 21 -</p>	<p>Oui.</p>

2. Institut national canadien pour les aveugles	Oui. Il ne devrait y avoir aucun frais supplémentaire pour l'aide.	Oui - aucun frais supplémentaire.	Toutes les classes. Des cartes d'identité devraient être exigées. L'IN.C.A établit actuellement des cartes d'identité pour les personnes aveugles.
3. Ministère des Ressources humaines de la Colombie-Britannique	Oui. Les personnes mentalement ou physiquement handicapées ne devraient pas payer de frais supplémentaires. Si elles n'étaient pas accompagnées, les employés des transporteurs aériens seraient obligés de leur consacrer plus de temps, ce qui diminuerait la rentabilité de leurs services.	Oui - aucun frais supplémentaire pour les personnes handicapées.	Oui - aucun frais supplémentaire pour les personnes handicapées.
4. Ligue d'égalité des chances de la Nouvelle-Écosse	Oui.	Oui.	Toutes les classes.

## RÉSUMÉ DES RÉPONSES

<b>RÉPONDANTS</b>					
<b>A. Parties intéressées</b>	1. Le Règlement sur les transporteurs aériens devrait-il être modifié afin d'y inclure des dispositions tarifaires pour le transport gratis d'une personne dont la présence auprès d'un passager invalide est requise par le tarif des transporteurs aériens?	2. Le Règlement devrait-il être modifié afin d'y inclure des dispositions tarifaires pour le transport d'une personne invalide exigeant plus d'un siège sans que celle-ci soit tenue de payer, en tout ou en partie, un ou plus d'un tarif aérien supplémentaire?	3. Le Règlement devrait-il être modifié afin d'y inclure des dispositions tarifaires pour le transport d'une personne qui, en raison de son obésité, dès sa forte ou de sa grande taille, exige plus d'un siège et ce, sans que celle-ci soit tenue de payer, en tout ou en partie, un tarif aérien supplémentaire?	4. Est-ce que toutes les modifications susmentionnées au Règlement, ou seulement une partie d'entre elles, devraient s'appliquer à toutes les classes de transporteurs aériens, ou à certaines classes seulement, et à tous les groupes d'aéronefs, ou à une partie d'entre eux seulement, à l'intérieur des classes de transporteurs auxquelles s'appliqueront lesdites modifications?	5. En ce qui concerne les modifications susmentionnées, quelles modalités et critères faudrait-il établir pour identifier précisément les passagers invalides ou obèses?
1. Regroupement des associations des personnes handicapées de l'Outaouais	Oui. Les personnes handicapées ne devraient pas être pénalisées.	Oui. Les personnes handicapées qui ont besoin de plus d'un siège devraient payer le tarif simple.	Oui. Les personnes obèses qui ont besoin de plus d'un siège devraient payer un tarif simple.	Nous ne savons pas si les modifications devraient s'appliquer à toutes les classes, mais elles devraient certainement s'appliquer à tous les handicapés.	Critères semblables à ceux prévus par le droit québécois.



**RÉSUMÉ DES REPONSES**  
**Annexe**

J.M. McDonough  
(Signature)  
Personnes handicapées ou obèses, que le  
Règlement sur les transporteurs aériens  
soit modifié pour refléter l'élimination  
de toute discrimination envers ces  
personnes.

A notre avis, les transporteurs n'ont  
produit aucune preuve qui puisse  
soutenir leur affirmation à l'effet que  
l'implantation d'une politique de tarifs  
spéciaux pour les personnes handicapées  
ou obèses serait extrêmement coûteuse.  
Nous sommes convaincus qu'une telle  
politique, appliquée dans un cadre  
administratif approprié, ne conduirait  
pas à des abus aux dépens des  
transporteurs ou du public, comme le  
rajoute les transporteurs.

Robert J. Range  
(Signature)

J. David Thompson, c.r.  
(Signature)  
Le vice-président,  
Spécialiste pour les personnes handicapées  
Nous sommes convaincus qu'une telle  
politique, appliquée dans un cadre  
administratif approprié, ne conduirait  
pas à des abus aux dépens des  
transporteurs ou du public, comme le  
rajoute les transporteurs.

Le commissaire,  
(Signature)

Robert J. Range  
(Signature)

Durant notre enquête, nous avons surveillé de très près les progrès du programme de cartes d'identité de l'État. La décision n° 6679 qui a été décreté par la loi a été effectuée avec succès. Nous avons recommandé l'établissement du point de transport, particulièrement au point de vue de la sécurité. Les résultats sont arrivés à la conclusion que les personnes atteintes d'handicaps, nous avons recommandé l'établissement de tout autre mesure ne soit prise. Ces procédures d'identification sont que haut, la continuation de ce programme est, au mieux, retardée. Nous aurions préféré qu'un tel cadre administratif soit déjà opérationnel avant de recommander toute modification au règlement sur les transports.

## RESULTS ET CONCLUSIONS

Après avoir regroupé les réponses à notre questionnaire, terminé leur analyse et examiné les politiques et les pratiques des transporteurs en ce qui concerne les personnes atteintes d'handicaps, nous sommes arrivés à la conclusion que les pratiques de tout transporteur exigeant une personne accompagnante un voyage et qui un passager obéit à la réglementation sont dans l'intérêt des personnes atteintes d'handicaps, nous recommandons que les pratiques de tout transporteur obéissent aux mêmes règles que celles des autres transporteurs. Les recommandations sont les suivantes :

- 1. Tous les transporteurs doivent être tenus de respecter les règles de sécurité établies par l'État.
- 2. Tous les transporteurs doivent être tenus de respecter les règles de sécurité établies par l'État.
- 3. Tous les transporteurs doivent être tenus de respecter les règles de sécurité établies par l'État.

## RESULTS ET CONCLUSIONS

discrimination envers les personnes handicapées ou obèses, devrait être perçue et interprétée dans le cadre d'un préalablement entendu toutes les parties concernées.



3. Il est par les présentations déclaré qu'un système économique efficace et adapté au transport utilisaient au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assurent, complète- tenu de la politique nationale de des exigesances juridiques.

(a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un deux de faire autres moyens de transport;

b) que chaque moyen de librement concurrence à tous

possibile, une juste part du prix de transport supérieure, autant que

Politique nationale des transports; les objectifs de cette politique servent de guides pour l'application de la politique de la Commission. Toutefois, la Charte des droits étant un document inhérents régissent l'application de la politique de la Commission et celle de la politique nationale des transports. Le Parlement a reconnu la supématie de la Constitution dans l'application d'une loi que la Politique nationale des transports en assujettissant les objectifs de cette politique à «la politique nationale et aux exigences juridiques et constitutionnelles». L'article 3 stipule :

L'article 3 de la Loi nationale sur les sports établit les exigences.

Comme il est midi que plus haut, nous avons décidé au début de cette enquête que, dans le cas présent, la procédure appropriée serait de déterminer quelles modifications précises au Règlement sur les transports aériens sont nécessaires. Pour déterminer si les pouvoirs législatifs de la Commission doivent être invogués, nous avons mené une enquête publique pour obtenir des réponses aux cinq questions qui sont mentionnées dans le rapport. En outre, nous avons déclaré qu'à notre avis, «Pour imposer à l'industrie du transport aérien une politique de tarifs réduits ou pratiques, il est essentiel que nous prenions en considération les exigences de la Politique nationale des

La Politique nationale des

des dispositions de la Loi contenait la déclaration d'espense la Loi contenait la déclaration d'espaces et d'installations auxquelles la déclaration fait référence. De telles dispositions n'existent ni dans la Loi nationale sur les transports, ni dans la Loi sur l'aéronautique.

En plus des événements récents mentionnés plus haut, les aspects suivants ont retenu notre attention.



ces dernières expressions ont sans aucun doute été insérées pour éviter les interprétations restrictives que les cours canadiennes auraient pu faire de «La loi ne fait accès à l'information de personnes».

15.(1) La loi ne fait acceptation de personnes et s'applique également à tous, et tous ont droit à la même protection et au même bénéfice de la protection et au même bénéfice de la loi, indépendamment de toute discrimination fondée sur la race, l'origine nationale ou ethnique, la couleur, la religion, le sexe, l'âge ou les déficiences mentales ou physiques.

Ce paragraphe couvre un domaine large et général, mais semble garantir quatre formes d'égalité : La loi ne fait acceptation de personnes, elle s'applique également à tous, tous ont droit à la même protection et au même bénéfice de la loi.

Le paragraphe 15(1), dispostion de la  
Carte concernant le principe d'égalité,  
est énoncé comme suit :

## Article 15 de la Carte

- relations entre les individus et le gouvernement, en invalidant les lois et les activités gouvernementales qui violent les droits garantis par la Charte.
- finallement, cela signifie également qu'en tant qu'organisme de réglementation, elle doit respecter la Charte canadienne des droits et libertés.

Comme nous acquiessons que La Charte des droits garantis par la CCT qui viole les droits invalidée. Cela signifie également être dans l'exercice de ses activités, la Commission doit tenir compte de la Charte et de ses caractéristiques. Il ne fait aucun doute qu'en tant que «créatrice d'une politique», la Commission ne pourra pas ignorer les exigences de la Charte autres, est de réglementer les buts, entre autres, de la Charte des droits; son exigence de la Charte ignore.

Pourtant, dans leur analyse des fonctions d'organismes tels le CRTC et la CCT, ils établissent prompts à concilier, à la page 58, que les activités de tels organismes servaient assujetties à la charte ;

a 426 le nombre des organisations fédérées, en janvier 1979.

Passer un examen de la «fonction publique» ou une autre fonction publique est différent d'un examen d'organisation de la vie quotidienne.

Comments : Ainsi a bord de la discussion de ces deux cas, ils déclarent :

Ceci nous amène à la plus difficile

Ceci nous amène à la plus difficile des questions, l'applications : jusqu'où peut-on descendre dans la chaîne des activités gouvernementales tout en restant soumis à la Charte? Il y aura très peu de débats quant à l'application de la Charte aux actes établissoient des ministères qui ont des fonctions spéciales des ministres ou des délégations, mais il existe un certain nombre de décrets réglementaires qui sont édictés par le Gouvernement et qui sont appliqués par les ministères.

Le exercice de la discréetion prime dans les subventions d'autorise à la loi. Le de même que la discréetion statutaire, l'exercice de la Char. de la loi. Les lois doivent être examinées à la lumière de la Char. Mais jusqu'à où, au-delà de l'activité ministérielle, la charte de l'application? Il suffit de se préférer aux quatre annexes de la loi sur l'aménistration financière ou à la longue description des sociétés de la Commission Lamber pour avoir une idée de l'étendue du champ d'activité du gouvernement. La charte a estime

Les paragraphes 6(4) et 15(2) de la Charte, qui font tous deux référence aux « lois, programmes ou activités », sont dès arguments de poids en faveur de cette opinion. Toutefois, dans la Charte, le mot « gouvernement » peut être pris dans un sens plus ou moins large. Certains commentateurs de la Charte proposent que, pour déterminer si un organisme particulier, par exemple une société de partage, est assujetti à la Charte, on

32.(1) La présente charte s'applique :  
a) au Parlement et au  
gouvernement du Canada, pour  
tous les domaines relévant du  
Parlement, y compris ceux qui  
concernent les territoires du Yukon  
et les territoires du Nord-Ouest ;  
b) à la législature et au  
gouvernement de chaque province,  
pour tous les domaines  
relévant de cette législature.

Le juge Tarapolksky, qui est aussi  
professeur de droit, écrit qu'à son avis la  
discrimination, quelle décolonie d'une  
action législative, d'une action qui  
pourvoit exécutif ou du Gouvernement,  
tome sous la juridiction de la Charte\*.

seullement aux goûts et aux termes du paragraphe 32(1) de la

Le paragraphe 52(1) de la Loi de 1982 sur la Constitution du Canada (qui comprend la Charte) est la loi suprême du Canada; elle rend inopérante les dispositions qui sont tribunaux ou toute Cour a le devoir et le pouvoir de les ignorer. En corollaire, une loi assujettie à la Charte ne devrait pas être interprétée d'une façon telle qu'elle devienne incompatible avec l'intention et l'esprit de la Charte.

Contrirement à la Déclaration canadienne des droits qui est une loi ordinaire du Parlement du Canada, la Charte a un statut constitutionnel. En d'autres termes, on accorde à la Charte le statut «de loi constitutionnelle».

Le vote par des législateurs élus\*\*. Pour étudier les conséquences de la Charte et plus particulièrement de la considération l'ensemble des séries de préoccupations. Jusqu'à présent, l'opinion qui prévaut est qu'elle s'applique à la Charte à partir du 17 avril 1985, date à laquelle l'article 15 est entré en vigueur qu'à partir du 1er novembre 1985, la Charte dans sa totalité nous le savons, toutefois, comme pour la première fois. Toutefois, comme droits et vis-à-vis des lois à être reconnus personnes handicapées à l'égalité des durant laquelle le plénin droit des nouvelles ére a commencé au Canada. Avec la promulgation de la Charte, une nouvelle ère a commencé au Canada.

La Charte a plusieurs objectifs. Elle constitue la Charte canadienne des droits et libertés, annexe la Loi de 1982 sur la Constitution, dont la 1re partie (ss 1-34) constitue la Loi sur le Royaume-Canada\* par le Parlement du Royaume-Uni. La Loi sur le Royaume-Canada promulgation de la Loi de 1982 sur la Charte canadienne des droits et libertes est devenue partie intégrante de la Constitution du Canada en vertu de la Charte des droits et libertés.

Ruth Adelia fut entendu en cours. Soit rapporté jusqu'à ce que le cas de Transports que l'étude de ce programme recommandait au ministre des œuvres du transport des handicapés qui décision du Comité pour la mise en programme a été interrompu par une mais, en avril 1986, la progression de ce détails en vue de l'autorisation finale;

Le paragraphe 52(1) de la Loi de 1982 sur la Constitution affirme que «la Charte) est la loi suprême du Canada; elle rend inopérante les dispositions qui sont tribunaux ou toute autre règle de la Charte, elles sont inopérantes, et des dispositions s'avèrent incompatible avec la Charte, elles sont inopérantes, et toute tribunaux ou toute Cour a le devoir et le pouvoir de les ignorer. En corollaire, une loi assujettie à la Charte ne devrait pas être interprétée d'une façon telle qu'elle devienne incompatible avec l'intention et l'esprit de la Charte.

Contrirement à la Déclaration canadienne des droits qui est une loi ordinaire du Parlement du Canada, la Charte a un statut constitutionnel. En d'autres termes, on accorde à la Charte le statut «de loi constitutionnelle».

Le vote par des législateurs élus\*\*. Pour étudier les conséquences de la Charte et plus particulièrement de la considération l'ensemble des séries de préoccupations. Jusqu'à présent, l'opinion qui prévaut est qu'elle s'applique à la Charte à partir du 17 avril 1985, date à laquelle l'article 15 est entré en vigueur qu'à partir du 1er novembre 1985, la Charte dans sa totalité nous le savons, toutefois, comme pour la première fois. Toutefois, comme droits et vis-à-vis des lois à être reconnus personnes handicapées à l'égalité des durant laquelle le plénin droit des nouvelles ére a commencé au Canada. Avec la promulgation de la Charte, une nouvelle ère a commencé au Canada.

La Charte a plusieurs objectifs. Elle constitue la Charte canadienne des droits et libertés, annexe la Loi de 1982 sur la Charte canadienne des droits et libertés.

L'issue de ces activités, comprenant renforcement ou la reaffirmation d'une politique générale qui un vrai changement, il n'en est pas moins clair que l'intention du gouvernement est de remplir ses engagements dans ce domaine.	L'entree en vigueur de L'article 15 de la Charte canadienne des droits et libertés, les mesures du programme d'action positive et le programme de cartes d'identité pour le transport, dans l'optique de la Politique nationale des transports avant de conclure cette place dans deux secteurs : Des changements de politique ont pris effet sur les questions touchant à l'égalité pour les personnes fédéral sur les questions touchant à la politique du gouvernement et handicapées ; et 2. La politique des transporteurs
Quant au deuxième changement de politique, en 1984, les principaux transporteurs aériens ont modifié leurs tarifs pour que, lorsqu'e sa présence est exigée par le tarif lui-même, la personne qui accompagne un passager handicapé ne paye que 50 % du prix de sa place.	1. La politique du gouvernement fédéral sur les questions touchant à l'égalité pour les personnes
Programme de cartes d'identité de transport. La décision no 6679 du CTA déclarait, en La décision no 6679 du CTA déclarait, en partie, qu'avant que le Comité ne puisse ordonner aux transporteurs d'exposer les raisons pour lesquelles certaines parties de leurs tarifs ne devraient pas être suspendues ou rétablies, un système ou mécanisme devrait être mis au point qui permettrait d'identifier les passagers handicapés qui doivent, selon les tarifs des transporteurs, être accompagnés pendant leur voyage.	2. La politique des transporteurs En ce qui concerne le premier changement, le gouvernement actuel a très clairement exprimé sa politique handicapées que dans des déclarations publiques faites par des membres du gouvernement, y compris le premier ministre. Si l'on peut être avancé que l'engagement du gouvernement à éliminer toute discrimination injuste

Dépôts la distribution du questionnaire et l'analyse des réponses, certains éléments ont eu lieu qui, à notre avis, ne sont pas seulement remarquables en ce qui a trait à la lutte de La communauté des personnes handicapées lignegallie, mais aussi en ce qui concerne la lagion dont nous avons abordé ces problèmes dans ce rapport.

Des le commencement de l'enquête, il est apparu clairement que certaines activités relevant tant du gouvernement fédéral que du secteur privé risquent, de fait, de se répercuter sur la qualité de l'enquête. Il a donc été décidé d'attendre

ANALYSE

tout programme qui accorderait un tarif touchait à la répartition des cotis de la section des transports autres que les transports réglementaires. Les réponses provenant du secteur des transports autres que les transports réglementaires étaient exprimées dans le tableau suivant :

## II. Analyse des réponses présentées

populaire de même que la suggestion d'un comité formé de représentants de compagnies aériennes, du ouvernement et de personnes handicapées élabore les critères appropriés. On a suggéré que le Comité des transports aériens soit le pourvoir de trancher, en cas de litige grave. Les autres solutions proposées incluaient auto-identification, l'utilisation d'une carte délivrée par l'Institut national canadien pour les aveugles ou des critères similaires à ceux employés par la législation du Québec ou autorisées par l'Organisation mondiale de la santé.

<p>sur la question du financement d'un tel programme. Elles expriment aussi qu'il appartenait à la personne handicapée, et non au transporteur aérien, de décider si celle-ci a besoin d'être accompagnée. A ce propos, on fait sa remarque que très peu de personnes handicapées ont besoin de pratiquer dans le domaine de l'obésité spécifique dans le contexte de cette question. Ceci explique en tant que handicapé, et relativement peu ont une expérience spécifique dans le domaine de l'obésité peut-être le petit nombre de réponses à cette question.</p>	<p>Question 5 (Identification des procédures et des critères)</p> <p>Cette question a suscité des réponses très variées mais sans qu'il y ait consensus sur les méthodes à employer pour déterminer qu'un passager est obèse ou invalide. L'utilisation du terme « obésité » est assez courante dans les documents officiels, mais il existe de nombreux organes qui utilisent d'autres termes comme « personne obèse », « personne atteinte d'obésité », « personne obèse ou atteinte d'obésité », etc.</p>
<p>Question 6 (Sége supplémentaire pour grande taille)</p> <p>Une personne obèse, de forte ou de grande taille)</p> <p>A ce sujet, environ 50 % des réponses</p>	<p>étaient en faveur de la gratuité du siège supplémentaire requises par les passagers obèses. Les 50 % restants n'ont pas exprimé d'opinion. Il faut noter ici que il existe de nombreuses organisations qui utilisent d'autres termes comme « personne obèse », « personne atteinte d'obésité », « personne obèse ou atteinte d'obésité », etc.</p>
<p>Question 7 (Sége supplémentaire pour grande taille)</p> <p>Une personne obèse, de forte ou de grande taille)</p> <p>A ce sujet, environ 50 % des réponses</p>	<p>étaient en faveur de la gratuité du siège supplémentaire pour les passagers obèses. Les 50 % restants n'ont pas exprimé d'opinion à ce sujet.</p>

- |                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3. Le Régllement dévrait-il être modifié pour inclure les modalités de transport des personnes handicapées dans le prix de son voyage. Les réponses à ce prix déclinent au fur et à mesure que l'âge augmente. | Les parties qui ont présenté des réponses au nom des handicapes estiment que la personne accompagnant un passager handicapé ne devrait pas avoir à payer.    | Le prix de son voyage. Les réponses dans cette catégorie ne donnent aucun détail sur la personne accompagnant un passager handicapé qui doit payer.                                                                                                                                                                                                      |
| I. Analyse des réponses des parties handicapées                                                                                                                                                                | Question 1 (Personne accompagnant un passager handicapé)                                                                                                     | La Commission a distribué le questionnaire à environ 220 organismes gouvernementaux, organisations de handicapés, universitaires, etc., ainsi qu'à 450 associations sportives autres que les associations de handicapés, qui ont été identifiées précisément par les critiques du rapporteur pour susmentionnées, quels modalités et inviolées ou obées? |
| En ce qui concerne les modifications proposées par la Commission sur l'environnement, les transports aériens qui ont été recommandées par l'ATAC qui                                                           | l'interdit. Les réponses régulières sont formées de tableaux.                                                                                                | En effet, le secteur des transports aériens qui a envoyé une autre réponse, l'une des partenaires étant celle de l'ATAC qui a proposé de modifier les modalités de transport des personnes handicapées.                                                                                                                                                  |
| En fait, le secteur des transports aériens qui a envoyé une autre réponse, l'une des partenaires étant celle de l'ATAC qui a proposé de modifier les modalités de transport des personnes handicapées.         | L'interdit des transports aériens qui a été recommandé par la Commission sur l'environnement, les transports aériens qui ont été recommandées par l'ATAC qui | l'interdit. Les réponses régulières sont formées de tableaux.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| En effet, le secteur des transports aériens qui a envoyé une autre réponse, l'une des partenaires étant celle de l'ATAC qui a proposé de modifier les modalités de transport des personnes handicapées.        | L'interdit des transports aériens qui a été recommandé par la Commission sur l'environnement, les transports aériens qui ont été recommandées par l'ATAC qui | l'interdit. Les réponses régulières sont formées de tableaux.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| En effet, le secteur des transports aériens qui a envoyé une autre réponse, l'une des partenaires étant celle de l'ATAC qui a proposé de modifier les modalités de transport des personnes handicapées.        | L'interdit des transports aériens qui a été recommandé par la Commission sur l'environnement, les transports aériens qui ont été recommandées par l'ATAC qui | l'interdit. Les réponses régulières sont formées de tableaux.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| En effet, le secteur des transports aériens qui a envoyé une autre réponse, l'une des partenaires étant celle de l'ATAC qui a proposé de modifier les modalités de transport des personnes handicapées.        | L'interdit des transports aériens qui a été recommandé par la Commission sur l'environnement, les transports aériens qui ont été recommandées par l'ATAC qui | l'interdit. Les réponses régulières sont formées de tableaux.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| En effet, le secteur des transports aériens qui a envoyé une autre réponse, l'une des partenaires étant celle de l'ATAC qui a proposé de modifier les modalités de transport des personnes handicapées.        | L'interdit des transports aériens qui a été recommandé par la Commission sur l'environnement, les transports aériens qui ont été recommandées par l'ATAC qui | l'interdit. Les réponses régulières sont formées de tableaux.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

LENGUETE

d'une place supplémentaire gratuite

14.(1) La Commission peut établir des règlements [...].

m) concerneant le trafic, les taxes et les tarifs, et pourvoyant à l'annulation ou à la suspension, par la Commission, de tout tarif ou de toute taxe,

(i) à l'annulation ou à la suspension, par la Commission, d'un tarif ou d'une substitution d'un tarif pour la Commission, ou

(ii) à la substitution d'un tarif ou d'une satisfaction, ou

(iii) à l'établissement, par la Commission, de tarifs ou taxes

Commission, de tarifs ou taxes remplaçant des tarifs ou taxes annulés par elle; [...].

Pour déterminer si les pouvoirs législatifs de la Commission devraient être invogués en la matière, nous avons demandé en date du 19 septembre 1983 qu'enfin nous soumette des réponses aux deux questions suivantes :

1. Le Régllement sur les transports aériens devrait-il être modifié afin d'y inclure des dispositions tarifaires pour le transport grâts d'une personne dont la présence au près d'un passager invalide est requise par le tarif des transporteurs aériens?

2. Le règlement devrait-il être modifié afin d'y inclure des dispositions tarifaires pour le transport d'une personne invalide exigeant plus d'un siège sans que celle-ci soit tenue de payer, en tout ou en partie, un ou plus d'un tarif aérien supplémentaire?

La compétence de la Commission pour agir en la matière, en utilisant les pouvoirs législatifs qui lui sont accordés, est établie à l'alinéa 14(1) m) de la Loi sur l'aéronautique. Cet article stipule que certaines parties du territoire importants, mentionnées plus loin, ont une compétence particulière après la décision du CTA et transmettent, plusieurs fois par mois, au Comité des députés du Québec.

Concluant qu'un grand nombre de transporteurs aériens n'avaient pas eu l'occasion d'être entendus sur ces questions avant la décision du CTA, le Comité de révision a déclaré que celle-ci était en violation des règles de la justice naturelle et ne devrait être retenue. La question fut renvoyée au CTA pour réexamen.

Pour reexaminer sa décision, le CTA a formé un groupe spécial composé de trois commissaires : M. James M. McDouough (président), M. J. David Thompson, c.r. (vice-président) et M. Robert J. Range. Ce rapport est le résultat de l'enquête menée par le Groupe spécial de travail sur les questions relatives au transport aérien et des personnes accompagnant les passagers et à l'offre de services et des personnes relatives au transport aérien.

revision prenait une decision à ce sujet  
(decision 1983-02) et déclarait que les  
allégations de l'ATAC semblaient «bien  
fondées». Il notait aussi que la  
correspondance montrait que ni l'ATAC,  
ni les transporteurs n'avaient été avisés  
que le CTA examinait la question de  
sauvir si certaines parties des tarifs  
aériens contrevenaient à l'alignéa  
113(2)(b) du Règlement sur les  
transporteurs aériens. En outre, le  
Comité de révision constatait qu'un  
nombre considérable de transporteurs  
aériens n'étaient pas membres de  
l'ATAC.

Le Comité a conclu qu'il avait de livrer une ordonnance exposant les raisons pour lesquelles les dispositions tarifaires en question devraient être suspendues ou rejettées, un schéma administratif appropié identifiant les personnes handicapées qui doivent être accompagnées dans leur déplacement. Le CTA, pour finir d'approbation. Le Comité a également conclu que le groupe spécial devrait étudier plus avant les problèmes concernant les passagers obsèses.

A la suite de la décision mentionnée ci-dessus, l'ATAC a intégréte appelle au pré-comité de révision de la CCT en déclarant qu'à son avis, le CTA a excédé sa compétence en rendant la décision n°6679. Le 14 juillet 1983, le Comité de

En résumé, le Comité a concédé que les dispositions tarifaires des transporteurs aériens exigeant que la personne qui doit accompagner la personne handicapée paie pour son siège et que la personne obéisse paie un demi-tarif additionnel sont injustement discriminatoires et contrevenant aux dispositions du paragraphe 113(2) du Règlement sur les transporteurs aériens. De même, le Comité a estimé que de telles dispositions constituent un préjudice invidie à des personnes passageres et sont contraires à l'alinéa 113(2)c) du Règlement.

- des classes 1 et 2 de supprimer de leur tarifs L'obligation pour les personnes de verser un supplément équivalent à 50 % du tarif.
- Les recommandations ci-dessus furent ensuite distribuées par le CTA aux transporteurs aériens et au Comité des handicapés (C.C.T.H.), forme de consultation sur le transport des représentants du gouvernement et de groupes de personnes handicapées.
- Le C.C.T.H. accepte la recommandation no 1 et suggère de modifier la recommandation no 2 pour inclure d'autres cas d'invalide, tel celui des personnes qui se déplacent en civière.
- Les transporteurs aériens, par l'entremise de l'Air Transport Association of Canada (ATA), ont répondu qu'ils n'étaient pas assuré d'un programme offrant des réductions ni la responsabilité de l'administration pour les dépenses ou les personnes handicapées, ni le coût de ce programme.
- Le 2 mars 1982, le CTA publiait à ce sujet la décision no 6679 et concluait :
3. Que, pluttôt que d'être limitée aux transporteurs des classes 1 et 2, sa décision devrait être appliquée « à toute classe de transporteurs dont les tarifs contiennent les dispositions en cause. »

## HISTORIQUE

88. Que toute personne qui doit accompagner un voyageur en raison de l'invalideur une demande de celle-ci puisse voyager gratuitement.

Que les transporteurs demandent le prix d'un seul billet pour le transport d'une personne handicapée qui a besoin d'un siège pour le transport et que la Commission canadienne des transports (CCT) déterminer cette question ainsi que d'autres aspects de la recommandation 88 et de lui en faire connaître les résultats.

Après étude, le Groupe consultatif spécial de la CCT sur le transport des personnes handicapées a fait les recommandations suivantes au ministre des Transports et au Comité des transports aériens (CTA) :

1. Que le CTA ordonne aux exploitants de services intérieurs de classes 1 et 2 qui, dans leurs tarifs, exigent qu'une personne accompagne un passager handicapé, offrir gratuitement le passage à cette personne, et, du même souffle, de prévoir dans leur tarifs l'identification des personnes qui ont besoin d'être accompagnées à la satisfaction des compagnies, à la demande de la personne qui a besoin d'être accompagnée ou obéir à la recommandation 88.

2. Que toute personne qui, pour cause d'obésité, a besoin de plus d'un siège, n'ait pas à verser de frais supplémentaires et que le taux de billet tout abus.

Comme ordonne aux exploitants canadiennes de services intérieurs de faire ordonner aux compagnies, à la satisfaction des compagnes qui ont besoin d'être accompagnées qui ont besoin d'être accompagnées à la recommandation des tarifs l'identification des personnes qui ont besoin d'être accompagnées à la satisfaction des compagnies, à la demande de la personne qui a besoin d'être accompagnée ou obéir à la recommandation 88.

A la suite de la publication d'*'Obstacles'*, la Commission canadienne des transports recommande à tous les groupes particulierement à fournir aux groupes sociaux du gouvernement s'attaqué mentalement. Au Canada, la politique handicapees physiquement ou aménageements fournis aux personnes handicapées handicaپées les personnes handicapées les handicapées dans son ensemble. Dans le domaine du transport, on s'est de plus en accéder et de participer au maximum à la société dans son ensemble. Dans le rapport est le transport des personnes handicapées ou obéses qui utilisent les installations disponibles aux passagers et la prestation de sièges accompagnant les voyageurs handicapés et la prestation de sièges et la prestation de sièges accompagnant les voyageurs handicapés au début des années 1980, un Comité spécial de la Chambre des communes a mené une enquête sur divers problèmes et questions auxiliaires concernant les invités et les handicapées. En février 1981, le Comité spécial du Parlement publiait un rapport (*'Obstacles'*) qui recommandait, entre autres :

Imprime au Canada

permis avec reconnaissance de la source.  
Citations et reproductions partielles  
(Commission canadienne des transports)  
© Droits de la Couronne réservés, 1986

15, rue Eddy, 18e ét., Ottawa-Hull K1A 0N9  
Commission canadienne des transports

Octobre 1986

M. le commissaire Robert J. Orrage

M. le commissaire J. David Thompson, c.r., vice-président

M. le commissaire James M. McDonough, président

présenté par

AUX PERSONNES HANDICAPÉES OU OBÉSES  
ET LA PRÉSTATION DE SIEGES SUPPLÉMENTAIRES  
ACCOMPAGNANT DES VOYAGEURS HANDICAPÉS  
PRÉVOYANT LE TRANSPORT D'AIDES  
UNE POLITIQUE DE TARIFICATION AÉRIENNE SPÉCIALE  
COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS SUR  
COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS DE LA  
RAPPORT DU GROUPE SPÉCIAL DU



présenté par

du groupe spécial du Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports sur une politique de tarification aérienne spéciale prévoyant le transport d'aides accompagnant des voyageurs handicapés et la prestation de sièges supplémentaires aux personnes handicapées ou obèses

## Rapport